# كل شيء والعالم

العدد ٢٨٤ — السبت ١٨ ابريل ١٩٣١

٤٨ صفحة — ١٠ مليمات




عدد خاص
عن الطيران

## هذه القسيمة تعوضك ما انفقته فى سبيل الحصول على هذا العدد . احتفظ بها بعناية واقرأ ما يلى :

ترى في اسفل هذه الصفحة قسيمة صغيرة يمكنك ايها القارىء - ان تستبدلها - بعد ان يجتمع لديك طائفة اخرى من مثيلاتها بواحدة او اكثر من الهدايا الادبية النفيسة المبينة الى جانب هذا الكلام

وقيمة هذه القسيمة في نظرنا عشرة مليمات فاذا اجتمع لدى القارىء عشر من هذه القسائم مثلاً أمكنه الحصول على كتاب «محمد على» وثمنه عشرة قروش او على كتاب « اضحك يضحك لك العالم» وقيمته عشرة قروش ايضاً الخ . . .

### اختر من هذه الهدايا ما تشاء :

**١ - محمد على** كتاب تاريخي نفيس للاستاذ الياس الايوبي عن محمد علي باشا رأس البيت المالك . ومما يزيد من قيمة الكتاب ان واضعه مؤرخ مدقق نال الجائزة الكبرى التي وضعها جلالة الملك فؤاد لافضل كتاب عن الخديوي اسماعيل . والكتاب مزين بالصور العديدة . ثمنه عشرة قروش

**٢ - اطالة العمر** او كيف يجب ان نعيش . كتاب صحي يشتمل على وصايا ونصائح قررها مجمع اطالة الحياة في اميركا وهو هيئة تضم صفوة العلماء والاطباء الاخصائيين . ولا نغالي اذا قلنا ان في هذا الكتاب آخر مقررات العلم الحديث في فن حفظ الصحة . ثمنه خمسة قروش

**٣ - تاريخ المؤامرات السياسية** يتناول هذا الكتاب النفيس المؤامرات السياسية من اقدم العصور الى احدثها باسلوب شائق يجمع بين دقة التاريخ وطلاوة القصة . الفه الاستاذ محمد عبد الله عنان المحامي . وهذا الكتاب يقع في نحو ٣٠٠ صفحة من القطع المتوسط . وهو مزين بصور عديدة . ثمنه ١٢ قرشاً

**٤ - مجموعة بدائع الفن الحديث** ١٦ صورة فنية جميلة لاعظم المصورين والمثالين مطبوعة طبعا انيقاً بالروتوغرافور على ورق صقيل . ثمنها ثلاثة قروش

**٥ - اضحك يضحك لك العالم** مجموعة طريفة من الملح والفكاهات مزينة بصور عديدة ومغلفة بغلاف بالالوان . تقع في ١٠٠ صفحة من القطع الكبير . ثمنها عشرة قروش

وسيحتوى كل عدد من مجلات دار الهلال الاسبوعية - المصور وكل شيء والفكاهة والدنيا المصورة - على قسيمة من هذه القسائم وذلك لمدة شهر واحد فقط

قسيمة بعشرة مليمات
فقط بالعدد ٤٨
«كل شيء»

# العصر المقبل

كلمة حديث الناس في بضعة الأيام الأخيرة يدور حول النسور المصرية الذين أنجبتهم هذه البلاد وأطلقتهم يحلقون في الجو ليؤسسوا عصر مصر الجوي ويرفعوا علمها خافقاً فوق مملكة الهواء . وجدير بمصر وهي زعيمة أمم الشرق ان تتقدم الصفوف وتحاول إخضاع الجو ، ففيها جميع العوامل اللازمة لمثل هذا الفتح المبين – من جو وعزيمة وذكاء واقدام . ولقد ثبت الآن بوجه لا يقبل الشك ان المدنية المقبلة ستكون مدنية الهواء ، وان عصر الانتقال بسفن البحر وقطرات البر لن يطول أمده ، اذ سيحل محله عصر الانتقال على متن الرياح

وإنا اذا رجعنا الى صحف الغرب ومجلاته نرى المكان البارز فيها موقوفاً على أخبار الطيران ، لأن الغربيين قد أدركوا الآن ان الحضارة المقبلة سوف تكون حضارة جوية . ولا عجب فتاريخ الانسان سلسلة حضارات متتابعة . فمن العصر الحجري الى العصر البرونزي الى العصر الحديدي الى عصر البخار الى عصر الكهرباء الى عصر الطيران . وبين كل عصر من تلك العصور وما يليها أدوار ظهرت فيها الحضارة بمظاهر شتى . وكان الانسان في كل دور منها يشعر بأنه قد دنا خطوة أخرى من الكمال ، وبأن عقله لن يرضى بالوقوف عند حد من الرقي

وكيف يرضى بالوقوف عند حد من الرقي وله في كل يوم فتح جديد ، وله في كل يوم نصر على عناصر الطبيعة يسخرها لأهوائه كما يشاء ؟ وفي الواقع ان الانسان كلما أوتي نصراً جديداً بدت له انتصاراته السابقة ضئيلة تافهة ، وأدرك ان ما سيؤتاه من الظفر في المستقبل اعظم وأمجد . وهو في سبيل ذلك لا يبخل حتى بحياته ، لأنه يعلم ان النصر لا يؤتى مجاناً وانه لابد لكل صفقة من ثمن . وأي ثمن يعز في سبيل بلوغ مرتبة الكمال ، تلك المرتبة التي تطمح اليها نفس الانسان منذ بدأ يدرك ان هنالك شيئاً يدعى الكمال ، وان جميع مظاهر المدنية الحاضرة ليست سوى توطئة لتلك المرتبة ؟

وإذا لم يكن في وسع كل فرد ان يقوم بأي نصيب من العمل الجدي في سبيل الوصول الى تلك المرتبة فلا أقل من ان يشجع غيره ويبذل له المعونة المعنوية في ذلك السبيل .

ومصر غنية والحمد لله بأبنائها الشجعان الذين لا ترهبهم المخاطر ولا تقعدهم الصعاب ولا ينقصهم شيء من الاقدام لمجاراة تيار المدنية والاندفاع معه نحو تلك المرتبة التي تطمح اليها عيون جميع البشر . ومن الاجرام ان نتوانى او ان نقف مكتوفي الايدي ، نرى الغربي يصنع لنفسه أجنحة ليخضع بها مملكة السماء ، ومتى تم له اخضاعها نستيقظ من غفوتنا ونفرك أجفاننا لنرى حقيقة ما حولنا ، ثم نبكي كما بكى الاسكندر لأن أباه أخضع العالم كله ولم يترك له بلاداً يفتتحها هو بنفسه

ولعل القراء يعلمون ان شعار الامبراطور غليوم الثاني ، عاهل الألمان السابق ، كان « ان المانيا يجب ان تتبوأ مكانها في الشمس » . وليت شعري أي تفسير لهذا القول أصدق من ان يكون لألمانيا اليوم نصيبها العظيم من سلطان الجو ، ومن ان تبلغ مرتبة في الهواء يحسدها عليها الكثيرون ؟ ولو اننا جعلنا شعارنا نحن ايضاً كشعار المانيا لبذلنا كل ما في وسعنا لتحقيق ذلك المطمح ولم نكتف بمساعي أفراد قليلين في هذا المضمار . فأمة مؤلفة من خمسة عشر مليوناً من الانفس ومشهود لبنيها بالنشاط والاقدام والذكاء – أمة ظهرت في مهد الحضارة وكان لها الفضل الاعظم في نشر أنوار العلوم والمعارف والاختراعات منذ اقدم الأزمنة – أمة لها جميع هذه المميزات وهذه الصفات جدير بها ان تكون اليوم في طليعة الشعوب التي تبحث عن مكان في الشمس ، لكيلا يكون نصيبها من المدنية والمجد والسلطان اقل من نصيب أجدادها في عصر مينا وخوفو ورعمسيس

المحرر




من اليمين الى اليسار : فؤاد افندي عبد الحميد حجاج ، احمد افندي عبد الرازق ، محمد افندي رشدي ، احمد حسنين بك ، حسن انيس باشا ، عبد المنعم الميقاتي افندي ، محمد صدقي افندي ( فينوس )

كان الطيار الجريء « محمد صدقي » أول مصري طار من اوربا إلى مصر فاعدت له البلاد ، حكومة وشعباً ، استقبالا حافلا اشتركت فيه طبقات الامة جميعها تقديراً لما اظهره في تلك الرحلة الخطيرة من الجرأة والمهارة فقد اختار لها وقتاً لا يلائم الطيران كثيراً وقام بها على جناحي طيارة صغيرة اعتبر العارفون طيرانه بها ضرباً من ضروب المجازفة ، ولم يكتف صدقي بذلك بل اختار لرحلته طريق جزيرة مالطة وهي اصعب طريق للطيران بين اوربا ومصر ولم يسلك سبيلها طيارون كثيرون حتى الآن . وكان المأمول أن الحكومة ستنتفع بمواهب صدقي وعلمه ولكن يظهر أن وزارة المواصلات عرضت عليه منصباً لم يرتح اليه فاعتذر عن قبوله مؤثراً الاشتغال بعمل آخر

ولئن كان صدقي أول طيار مصري طار من اوربا إلى مصر الا أنه ليس أول طيار مصري حلق بطيارته في الجو فقد سبق إلى ذلك سعادة حسن انيس باشا وكيل وزارة الخارجية الاسبق فانه بعدما درس فن الطيران علماً وعملا واحاط بشؤون الرحلات الجوية الكبيرة احاطة



منير افندي سميكه في طيارته

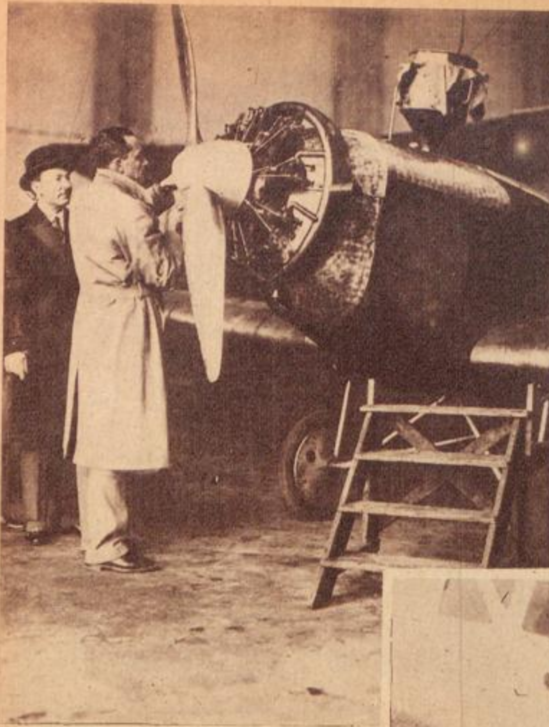
تامة أراد أن يصل إلى مصر بطيارته « انيسة » قادماً على جناحيها من المانيا فلم تسمح له وزارة زيور باشا التي كانت متربعة في دست الاحكام يومئذ باجتياز الحدود المصرية بها فولى وجهه شطر اليمن حيث اسدى إلى الطيران خدمات جليلة سجل بعضها في الشريط السينمائي الذي صبغه برحلته الى تلك البلاد

وقد كان لحسن باشا انيس فضل كبير في انشاء نادي الطيران المصري . وهو النادي الذي يرأسه الآن سعادة محمد طاهر باشا ومما تحسن الاشارة اليه هنا ان سعادته طار في الاسبوع الماضي الى مزارعه في بلبيس في تسع عشرة دقيقة . وبعدما تفقدها وأشرف على سير العمل فيها عاد إلى القاهرة بعد خمس وخمسين دقيقة من ساعة مغادرته لها

ولما كان عبد الحميد الشواربي بك يطلب

العلم في جامعة اكسفورد تعلم فن الطيران ونال شهادته في سنة ١٩٢٥ وتخوله هذه الشهادة حق قيادة الطيارات المدنية وقد قدم حضرته مصر من انجلترا بطيارة من طيارات شركة المواصلات الجوية الامبراطورية البريطانية . وكان يتولى قيادة هذه الطيارة الكابتن هدسكليف وإذا نحن ذكرنا جهود أنيس باشا وعبد الحميد الشواربي بك في إنشاء نادي الطيران وجب علينا أن نذكر أيضاً جهود كمال بك علوي أمين الصندوق فقد اشتغل كثيراً من جهته لاخراج مشروع انشاء هذا النادي إلى حيز الوجود

وبين الطيارين الذين يخدمون البلاد الآن بمواهبهم وعلمهم الطيار محمد رشدي وقد تلقى علوم الطيران في إنجلترا في بعثة لوزارة المواصلات ، وقد كان بود رشدي أن يجيء إلى مصر من إنجلترا طائراً، وفعلا فتحت له الحكومة اعتماداً بثلاث مئة جنيه لشراء طيارة ولكن قسم الطيران بوزارة المواصلات اقترح عليه يومئذ إرجاء موعد رحلته بسبب رداءة الاحوال الجوية ثم عين حضرته مفتشاً بذلك القسم





اخذت هذه الصورة للطيار محمد افندي صدقي بجانب طيارته يوم طيرانه من براج الى فينا في ١٨ ديسمبر سنة ١٩٢٩

حسن انيس باشا بجانب طيارته « انيسة »



الى اليسار : احمد حسنين بك في طيارته قبل سفره من لندن الى مصر

وبينما كانت البلاد تترقب باهتمام وصول الطيار صدقي الى مصر سالماً جاءت الاخبار من انجلترا بأن سعادة احمد حسنين بك الامين الاول لجلالة الملك تعلم الطيران فيها سراً وانه شرع في رحلة جوية الى مصر عن طريق باريس وروما وتونس وطرابلس وقد تمكن سعادته من الوصول الى بيزا بايطاليا سالماً ولكن طيارته تحطمت هناك بعدما تعطلت طيارته الاولى مرتين فاضطر


محمد افندي رشدي

الطيران التي أقيمت هذا العام اشترك ثلاثة ضباط آخرون وهم عبد الحكيم الدغيدي افندي واحمد ناجي افندي وعبد الحليم خليفة افندي . فهؤلاء الضباط الستة يؤلفون النواة الاولى في السلاح الجوي المصري

أما الطياران احمد سالم ومنير سميكة اللذان وصلا أخيراً من انجلترا طائرين فان


كمال بك علوي


احمد افندي سالم

الى العدول عن استئناف رحلته طائراً وعاد الى مصر بطريق البحر بعدما أشهد العالم المتمدن على شجاعة المصري ومثابرته وجلده على تحمل المشاق والصعاب

ولما أقام السلاح الجوي البريطاني حفلته السنوية في مطار هليوبوليس في شتاء ١٩٣٠ اشترك في تلك الحفلة ثلاثة من الضباط المصريين الذين درسوا الطيران في مدرسة أبي صوير الانجليزية للطيران وهم احمد افندي عبد الرازق وعبد المنعم الميقاتي افندي ، فؤاد افندي حجاج . وفي حفلة

تفاصيل رحلتيهما لا تزال ماثلة للاذهان وأولهما جعل من الطيران تسلية له في أوقات فراغه والثاني يدرس هذا الفن دراسة علمية

وعملية ليتخذ من الطيران صناعة له و « المستقبل للطيران » كما قال معالي وزير المواصلات في الخطبة التي خطبها في حفلة التكريم التي أقيمت في الاسبوع الماضي للطيار احمد سالم

---

## صورة الغلاف

الصورة المنشورة على غلاف هذا العدد من تصوير حضرة ممدوح أفندي زكي المصور بوزارة الداخلية . وقد تفضل باهدائها الى « كل شيء »


من اليمين الى اليسار : فؤاد افندي حجاج ، عبد المنعم افندي ميقاتي ، احمد افندي ابرهيم عبد الرازق


الطيارون الثلاثة الذين اشتركوا في حفلة سلاح الطيران البريطاني لسنة ١٩٣١ وهم : عبدالحكيم افندي الدغيدي واحمد افندي ناجي وعبد الحليم افندي خليفة

# اكبر طيارة فى العالم

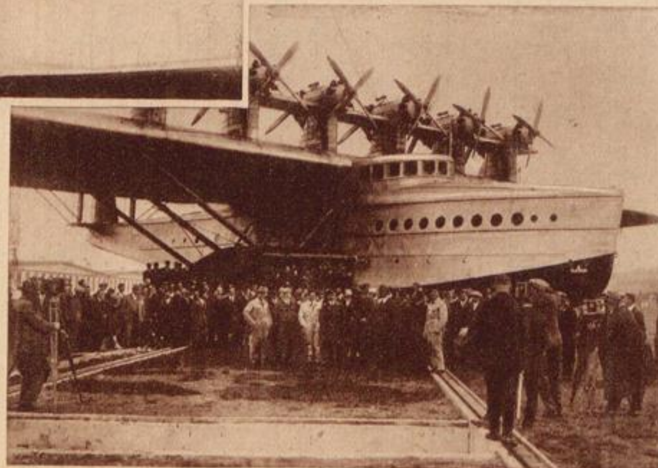


تمثل الصورة التى فى اعلى الطيارة الضخمة DOX اثناء تحليقها فوق مدينة فريدريكسهافن بالمانيا



فى اعلى : احد جوانب الطيارة DOX وقد اطل المسافرون من النوافذ

من اضخم الطيارات في العالم القارب الطيار DOX الذي صنعته معامل دورنيه الالمانية وقد انزل اول مرة الى الماء ببحيرة كونستانس في يوليو سنة ١٩٢٩ وفي شهر اكتوبر من تلك السنة نفسها قام برحلته الجوية الاولى لتجربته فطار فوق بحيرة ( بودنزي ) وهو يحمل من الاشخاص ما لا يقل عن ١٦٠ شخصاً . ولهذا القارب الطيار الهائل اثنتا عشرة آلة محركة كانت قوة كل منها في بداءة الامر ٥٢٥ حصاناً ثم ابدلت منها آلات اميركية اقوى منها . ووزن القارب كله ٣٤ طناً وطوله من مقدمته الى مؤخرته ١٥٠ قدما ويبلغ امتداد جناحها مثل ذلك ايضاً وسمكه عشر اقدام . وينقسم جسم القارب الى ثلاث طبقات مثل الطبقات التي توجد في البواخر فالطبقة العليا تحتوي قمرة القبوداز وغرفة الملاحة ومحطة ضبط الآلات وغرف للبحارة . والطبقة الوسطى تشمل غرف الركاب وغرف الجلوس الخاصة بهم وهي تتسع لنوم ٧٠ راكبا والطبقة السفلى بها مخازن الوقود . واما النوتية فهم القائد والدليلان والمهندس والعمال الميكانيكيون



الى اليمين : الطيارة DOX قبل سفرها ويرى بجانبها بعض العمال والركاب




احدى الطيارات التي تحمل البريد
من مصر الى مدينة الكاب

# مصر - مركز للطيران المدنى

## الخطوط الجوية الهامة التى تجتاز مصر

في شهر ديسمبر سنة ١٩٢٦ أجازت الحكومة المصرية لشركة المواصلات الجوية البريطانية إنشاء خط جوي مدني منتظم بين مصر والهند وسمحت لها في الوقت عينه باستعمال مطار الجيش البريطاني في مصر الجديدة لنزول طياراتها الى أن يتم إنشاء مطار مصري يفي بالحاجة ، وتطير الآن الطيارات على هذا الخط بانتظام من مصر الجديدة الى كارتشي في الهند عن طريق بغداد وقد افتتح هذا الخط رسمياً في حفلة كبيرة أقيمت في مطار مصر الجديدة في يناير سنة ١٩٢٧ بحضور جلالة الملك فؤاد الذي تفضل بتدشين الطيارة المسماة مدينة « القاهرة » ودشن جلالة الملك فيصل ملك العراق من جهته الطيارة المسماة « مدينة

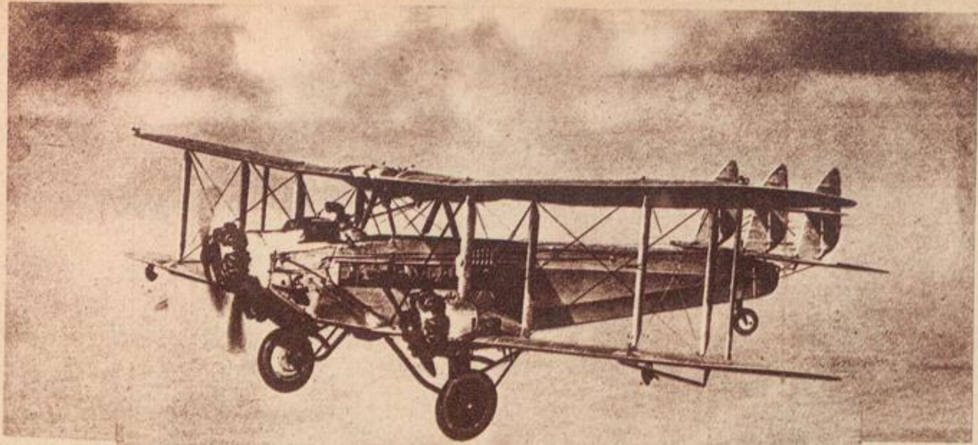



الطريق الذي تتبعه طيارات البريد الجوى
من القاهرة الى مدينة الكاب

بغداد » ومما هو جدير بالذكر هنا انه منذ إنشاء هذا الخط لم يحدث حادث مؤلم واحد للطيارات التي تطير عليه وقد طار بها حتى الآن ملكان معروفان أحدهما شرقي وهو جلالة الملك فيصل والآخر غربي وهو جلالة الملك البرت ملك البلجيك

والمفهوم ان خط مصر - الهند سيبدأ من الاسكندرية بدلا من مصر الجديدة عندما يتم إنشاء خط جوي منتظم بين أوربا ومصر والمنتظر أن ينشأ هذا الخط بين ايطاليا ومصر في القريب العاجل وقد تقدمت للحكومة المصرية اقتراحات شتى في هذا الصدد

وقد فكرت شركة المواصلات البريطانية في إنشاء خط جوي منتظم بين مصر ومدينة



الطيارة البريطانية التي افتتحت الطريق الجوي بين لندن في الهند

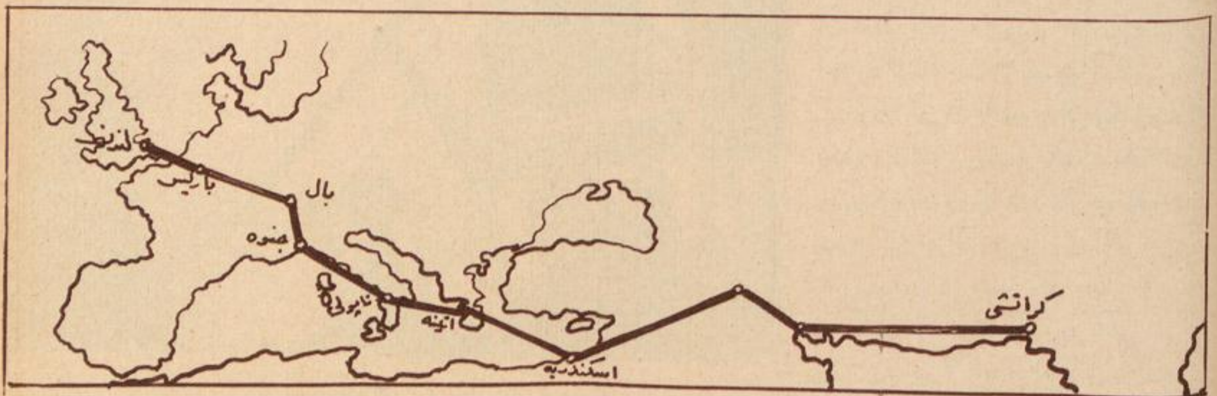
الرأس في رأس الرجاء الصالح بجنوب افريقية عن طريق الخرطوم وذلك على أثر الرحلة الكبيرة التي رحلها السر ألان كوبهام الطيار الانجليزي الشهير الى تلك الأرجاء فقامت طياراتها بعدة رحلات بين الخرطوم ومدينة الرأس على سبيل الارتياد والاستطلاع وأخيراً تم افتتاح هذا الخط أخيراً بين الخرطوم والمناطق القائمة في نصف الطريق المؤدي الى مدينة الرأس وسيتصل هذا الخط بالقاهرة على منوال منتظم متى بنيت الحظائر اللازمة للطيارات في المحطات الرئيسية بين القاهرة والخرطوم لأن الطيران بينهما لن يكون رأساً

هذا وقد دلت رحلتا الطيار سالم والطيار سميكة الاخيرتين على امكان انشاء خط جوي بين اوربا ومصر عن طريق كتانيا وتونس وبنغازي

ولما احتل الايطاليون واحة كفره الشهيرة قيل ان الطيارات الايطالية اجتازت المسافة الواقعة بين طرابلس الغرب وكفره في مرحلتين ثم استأنفت الطيران الى جغبوب على الحدود المصرية ومن هنا نشأ احتمال امكان وصل ايطاليا بمصر بهذا الطريق الجديد

ولما كان معالي عبد الحميد سليمان باشا المدير العام لمصلحة السكة الحديد وزيراً للمواصلات فكر في انشاء خط جوي داخلي منتظم بين القاهرة واسوان لنقل السياح والتجار وطلاب النزهة ولكنه غادر الوزارة قبل ان تساعده ظروف الحكومة المالية على اخراج مشروعه الى حيز الوجود والمفهوم ان عند الحكومة الآن عدة اقتراحات بانشاء مثل هذا الخط

وقد فكر رجال بنك مصر وفي طليعتهم طلعت حرب بك في إنشاء شركة للطيران المدني في مصر بالاشتراك مع احدى شركات الطيران الانجليزية والمأمول انه لن ينقضي سوى القليل من الوقت حتى تبرز هذه الشركة الجديدة الى عالم الوجود




الطريق الذي تتبعه طيارات البريد الجوي من لندن الى في الهند

# كليمان ادير : ابو الطيران

## ١٤ أكتوبر ١٨٩٧

**اقيمت اليوم التجربة الرسمية للطيارة التي اخترعها المهندس الفرنسي كليمان ادير . وقد استطاع ان يرتفع بها عن الارض قليلا بشكل لا يكاد يرى**

كليمان أدير المهندس الفرنسي هو أبو الطيران بلا منازع وأول إنسان طار باجنحة في العصر الحديث . ولد في ١٢ ابريل سنة ١٨٤١ وكان في أثناء طفولته شغوفاً بالطيارات التي يلعب بها الأطفال ثم دخل مدرسة الهندسة وكان من النوابغ وغادرها وهو مهندس طرق وكباري، وكانت خطوط السكة الحديدية قد بدأت تنتشر في فرنسا فاشتغل أدير في إنشائها

غير أنه كان موجهاً أكبر التفاته الى الطيران ، ولكنه قبل أن يقدم على اختراع طيارة جعل يراقب الطيور والعصافير ليرى كيفية طيرانها وعلى أي أساس علمي يقوم، ولهذا شرع ينشىء لنفسه متحفاً للطيور في معمله ويضم اليه كل نوع من الطير يصل اليه

وكان قد أدرك أنه لابد لتحقيق غايته من المال ولما كان بطبعه لايعتمد على أحد فقد عزم أن يصل الى الثروة بجده واجتهاده ولذا استقال من وظيفته وأقبل على دراسة الكهرباء ، ثم أنشأ في سنة ١٨٨٠ أول خط تليفوني في باريس وكون له شركة مالية يترأسها وقد ربح ربحاً وافراً جعله في قليل من الزمن في عداد الأغنياء .

وما لبث أن قدم لوزارة الحربية الفرنسية طيارة تشبه الطيارات التي يلعب



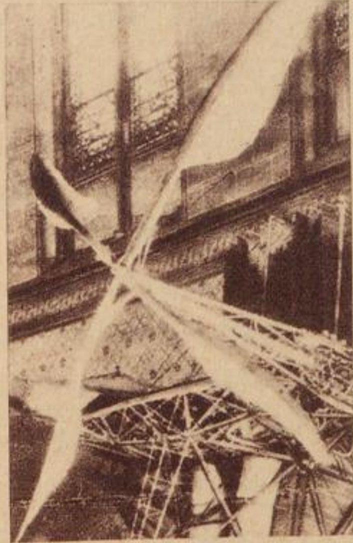
كليمان ادير

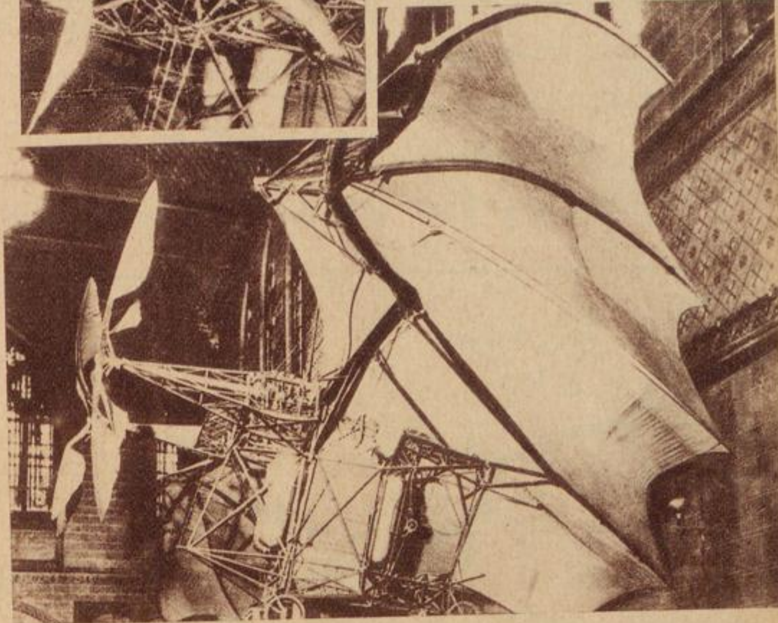
بها الأطفال ولكنها تستطيع حمل الانسان في الجو ولكن تلك الوزارة لم تعبأ بهذا الاختراع . فلم ييأس أدير واخترع بعد حين طيارة على شكل طائر تقريباً، ثم كانت الخطوة الثانية في سبيل التحسين أن صنع طيارة على شكل طائر هندي يسمونه «الثعلب الطائر» . وكان طول تلك الطيارة ١٤ مترا وعرضها ٦٫٥ امتار وتسير بالبخار وقد جربها يوم ٩ اكتوبر سنة ١٨٩٠ فارتفع لمسافة ١٠ أو ١٥ سنتيمتراً فقط ولكنه عد هذا نجاحاً باهراً

وكان في هذه المدة قد بدأ يكسب ثقة أولياء الأمور ويقنعهم بان الطيران ذو فائدة لاتقدر للدفاع عن الوطن وللتجسس على الاعداء فالفت لجنة رسمية لتجربة طيارته على أن يحضر التجربة المسيو فريسينيه وزير الحربية اذ ذاك بنفسه وكان هو ايضاً مهندساً

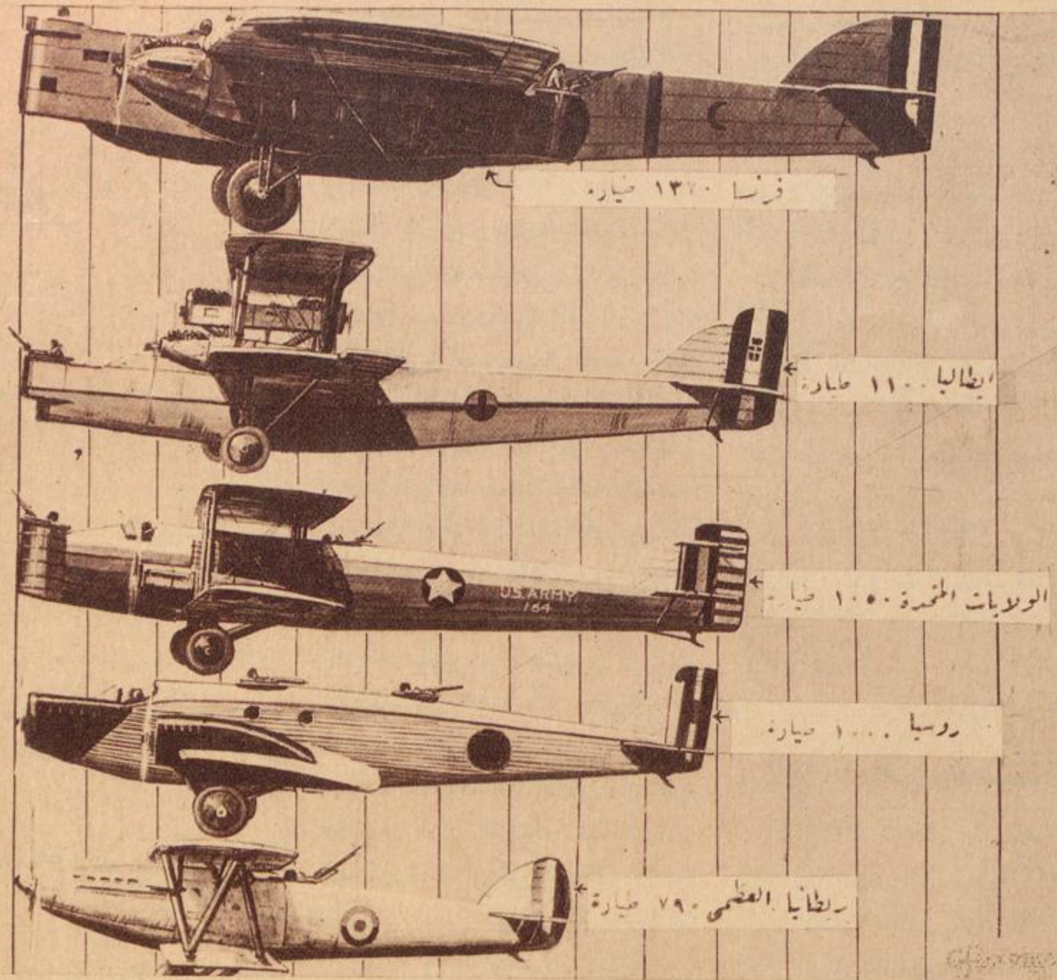
وقد اجريت التجربة الرسمية للطيارة يوم ١٤ اكتوبر سنة ١٨٩٧ فجاء ادير بطيارته وكان وزنها لا يزيد وهي خالية عن ٢٥٨ كيلوجراماً تقريباً ولها محركان بخاريان قوة كل منهما ٢٠ حصاناً ووزنه ١١ كيلو جراماً وكل منهما يحرك على انفراد لولباً يزن ٢٫٥ كيلوجرام وكانت الطيارة

( البقية على صفحة ٤٦ )





الطيارة التي اخترعها كليمان ادير وفي اعلى صورة محركها




# قوات الطيران في العالم

بدأت قوات الطيران في العالم منذ وقوع الحرب العظمى تنال من الاهمية مثلما نالته القوات البحرية . ويدلنا على ذلك ما جاء في الاحصاء الذي أصدره مستر ف . مونتاج وكيل وزارة الطيران بانجلترا . فقد ذكر في هذا الاحصاء ان ما قدر للطيران في ميزانية انجلترا في عام ١٩٣١ – ١٩٣٢ بلغ نحو ١٨ مليون ومائة الف جنيه . وهذا المبلغ يزيد بنحو ٢٥٠ الف جنيه عما كان مقدراً في عام ١٩٣٠ – ١٩٣١ . وكانت نسبة ما قدرته فرنسا في هذا العام للطيران تزيد بنحو ١٣٠ أو ١٤٠٪ في المائة . عما كان مقدراً في سنة ١٩٢٥ – ١٩٢٦ ونسبة ما قدرته إيطاليا تزيد بنحو ٤٠٪ في المائة ونسبة ما قدرته الولايات المتحدة تزيد بنحو ١٥٠٪ أو ١٦٠٪ في المائة . بينما كانت نسبة ما قدرته انجلترا يقل بنحو ١٪ في المائة عن عام ١٩٢٥ – ١٩٢٦ . وقد جاء في نفس الاحصاء ان أولى الدول التي تمتلك أكبر قوات الطيران هي فرنسا وتليها إيطاليا ثم الولايات المتحدة ثم روسيا فبريطانيا العظمى

ويرى القارىء ذلك مبيناً في الصورة المرسومة في أعلى

# فوائد الطيران لمصر

١ ـ تتبع المهربين

٢ ـ مسح الاراضى

٣ ـ الاعمال الزراعية

٤ ـ اعمال الصحة

٥ ـ تشجيع السياحة

٦ ـ تنشيط التجارة

### مصر والطيران

ما نحسب أن بلدا قد هيأته الطبيعة لانتشار الطيران فيه مثل مصر. وقد كانت لولا ظروفها الخاصة أولى البلاد بالطيران، وكان جديراً بها أن تكثر الخطوط الجوية بين مدنها وجهاتها المختلفة، وبينها وبين الاقطار الاخرى في الشرق والغرب. فهي من حيث موقعها الجغرافي وسط بين قارات ثلاث هي افريقية وأوربا وأسيا وهي أيضاً المركز الطبيعي للمواصلات الجوية مع الهند وجاوه واستراليا. ومن حيث مناخها ووضعها تصلح للطيران أكثر من أي مملكة أخرى، فأرضها منبسطة لا جبال فيها تصطدم فيها الطيارات أو يحذرها الطيارون ولا ضباب يحجب عنهم المناظر تجعلهم يضلون الطريق، بل سماء صافية وشمس ساطعة وجو رائق كالماء المصفى، وخضرة في كل مكان يهتدي بها عابر الجو وراكب متن الهواء. وهنالك نهر النيل ينساب من أقاصي البلاد الى دانيها وهو بوضعه وشكله عبارة عن مجموعة من الموانيء الطبيعية للطيارات المائية حتى لتقدر مصر أن تكفي نفسها مؤونة انشاء المطارات الا عددا يسيرا قد تبدو الحاجة اليه

هذا وللطيران فوائد جليلة تجنيها بلادنا في مختلف نواحي النشاط، ولنأت هنا على بعض منها نوضح به ما يفوتنا الآن من النفع لأحجامنا عن نشر الطيران عندنا وبين ما سنحصله من المزايا وشيكا اذا حلقت في جونا أسراب الطيارات المصرية:

### تتبع المهربين

قد تكون الطيارات أنجع الوسائل لتتبع المهربين أذ يجرى الآن هذا التتبع بواسطة دوريات كثيرا ما توغل في الصحراء وقد لا تهتدي بعد الجهد الى مكانهم نظرا الى اتساع الميدان الذي تبحث فيه وانما يحدوهم الأمل في العثور على المهربين في ناحية ما فيظلون يقصدونها زمانا طويلا حتى اذا بلغوها لم يجدوا شيئاً واضطروا أن يولوا وجوههم شطر ناحية أخرى وفي ذلك يضيع وقت طويل وجهد كبير يوفرهما ولا شك استخدام الطيارات في اداء هذه المهمة فان الطيارة لارتفاعها في الجو واشرافها على كل ما تحتها من الارض الممتدة لايفوتها في اكثر الاحيان المكان الذي لجأ اليه المهربون أو السبيل الذى ساروا فيه. وليس أدل على فائدة الطيارات في هذا الشأن من اعتراف مصلحة الحدود بحاجتها اليها فقد طلبت الى الحكومة منذ ثلاث سنوات أن تمدها بعدد من الطيارات ولكن الحكومة لم تجب هذا الطلب حتى الآن. وما يقال في ذلك يقال أيضاً في خفر السواحل فلا ريب في أن السيارات تستطيع أن تؤدي خدمة جليلة في مطاردة سفن المهربين وزوارقهم واستكشافها قبل وصولها الى الشواطيء

### مسح الاراضى والاستكشاف

كذلك تصلح الطيارات لمسح الاراضي بمعنى تصويرها من عل وقد أدركت ذلك وزارة الاشغال فاتفقت مع شركة انجليزية منذ أكثر من سنة على أن تتولى طياراتها مسح الاراضي المترامية الاطراف القائمة في منطقة السدود بالسودان وكذلك مسحت المنطقة القبلية من خزان اسوان بواسطة طيارة انجليزية، والمسح بالطيارات يوفر أياماً كانت تمضي في المسح بالطرق الاولية وكذلك تنفع الطيارات مهندسي الري في طوافهم لتفقد الترع والكباري والجسور وتوفر لهم وقتاً طويلا لانها كما يعرف القارىء تمتاز كثيراً على السيارات التي لا تتجاوز سرعتها الاربعين كيلومتراً في الساعة وينتقل الكلام في هذه النقطة إلى ذكر الفيضان وأخطاره فان الطيارات اذا

فلم لا تتمتع مصر بهذه الفوائد وهى بلد هيأته الطبيعة لانتشار الطيران؟

استخدمت أمكن تلافي كثير من تلك الاخطار . وقد حدث ان النيل لما فاض فيضانه الخطر الاخير اشترت وزارة الاشغال عدداً كبيراً من سيارات فورد ليركبها مهندسوها ولو كان عندها طيارات لاستخدموها بفائدة أكثر ونفع أجل

وفضل الطيارات في الاستكشاف معروف فهي في الحق قد أصبحت أحسن وسائله وينطق بذلك ان الطيار المصري احمد حسنين بك انما تعلم الطيران لكي يواصل استكشافاته في الصحراء

## الاعمال الزراعية

على أن مصر الزراعية تحتاج إلى الطيارات أكثر من غيرها لمصلحة الزراعة فهي وسيلة مجدية في مكافحة الجراد الذي كثيراً ما يحل في البلاد كالوباء . وقد جربت وزارة الزراعة الطيارات في هذا المجال إذ اتفقت مع السلاح الجوي البريطاني في خلال غارة الجراد الاخيرة على أن يعيرها بعض طياراته لتلقي المواد الكيماوية التي تهلك الجراد في المناطق التي هبطها ولئن لم تسفر النتيجة عما يرضي فقد كان ذلك راجعاً الى عدم دربة الطيارين على هذا العمل إذ كانت المواد الكيماوية يحملها الهواء بعيداً عن المنطقة الموبوءة وليس هذا الخطأ متأصلا في الطيارات نفسها وفي الامكان تلافيه بتمرين الطيارين كما حدث في اميركا فأصبحت الطيارات احدى الطرق لمكافحة الآفات الزراعية . وكما يمكن ابادة الجراد بالطيارات في مصر فكذلك يستطاع أيضاً القضاء على الآفات التي لا تفتأ تصيب المحاصيل فتخسر البلاد من جرائها جزءاً كبيراً من انتاجها وثمرة كدها

## أعمال الصحة :

لا يجادل أحد في ان الصحة العامة في مصر لا تزال تحتاج الى جهود فائقة تبذل فوق الجهود المشكورة التي تقوم بها مصلحة الصحة في الوقت الحاضر . وفي مقدمة ما تحتاج اليه استخدام الطيارات في اعمالها فهي التي يمكنها أن تقرب المسافات النائية وتوفر لها جميع مزايا المدن والجهات القريبة من وسائل العلاج والوقاية . ومما يذكر برهانا على ذلك أن مصلحة الصحة اضطرت يوما الى نقل كمية من المصل الواقي من داء الكلب الى منطقة بعيدة لا تتصل بالمناطق العامرة بمواصلات سريعة ولو أن ذلك المصل تأخر وصوله الى المحتاجين اليه لساءت العقبى . فلم تجد مصلحة الصحة بدا من أن تطلب من السلطات البريطانية اعارتها طيارة لتقوم بهذه المهمة الانسانية وقد أدتها اداء يحمد لها ولتلك السلطات وبذا انقذت ارواح كثيرين . ولو انتشر وباء لا قدر الله لبانت شدة الحاجة الى الطيارات لمكافحته . على انه من دون أن تبتلى البلاد بوباء كثيرا ما يحتاج مريض في الصعيد مثلا الى طبيب اختصاصي في القاهرة ولو كانت ثمة طيارات لسهل على الطبيب أن يعالجه كل يوم دون ان يفتقده مرضاه الآخرون بالعاصمة لان المسافة بينها وبين الصعيد تقطع بالطيارة رواحا وغدوا في ساعات قليلة

## تشجيع السياحة :

ولنشر الطيارات في مصر فائدة اخرى قد لا يلتفت اليها الانسان أول وهلة فانها تمكن السياح من السفر بين نواحيها والتفرج على آثارها في وقت وجيز ولئن ظن البعض ان هذا مما يقصر وقت السياحة فيفوت على البلاد بعض الفائدة التي تستمدها منها ،فانه يرد على هذا ان وجود الطيارات في مصر يأتي اليها بسياح ما كانوا ليفدوا عليها لولا ذلك . فلو أن بين بور سعيد والسويس من جهة والقاهرة والصعيد من جهة أخرى خطا جويا منتظما لكان أكبر الظن ان كل ركاب البواخر التي تمر بقناة السويس وتمضي فيها بعض الوقت يركبون الطيارات لزيارة البلاد المصرية ورؤية آثارها ولكنهم الآن لعدم وجود الطيارات قد يواصلون رحلتهم دون ان تستفيد مصر من مرورهم بقناتها العالمية . وثمة فريق آخر من الاجانب قد لا تسمح لهم اوقاتهم وأعمالهم بقضاء ايام عديدة في مصر ولذلك يمتنعون عن زيارتها ولو كانت فيها طيارات تقرب المسافات وتوفر الزمن الذي يقضى بالسكة الحديد والبواخر النيلية لما أحجموا عن المجيء

## تنشيط التجارة

ومن أكبر الفوائد التي ترتقب للطيران في مصر انه ينشط الحركة التجارية بينها وبين البلاد الاجنبية وبين جهاتها الداخلية المختلفة . ومن الامثلة على الأمر الاول ان الحكومة بحثت في السنوات الاخيرة في تصدير الخضر والفاكهة المصرية الى أوربا الوسطى وهي لا تزال سائرة في هذا المشروع بخطى ناجحة . ولكن لو ان تلك الخضر والفاكهة تصدر محمولة على ظهور الطيارات لسهل أمرها ولأمكن تصدير نفس الانواع التي يمتنع الآن عن تصديرها خشية عطبها في الطريق . وللطيران التجاري بين مصر والبلاد الاجنبية فوائد أخرى عديدة تنبيء عن نفسها . أما في داخلية البلاد فان الطيران جدير بأن يقرب المسافات ويزيد الصلات التجارية بين المدن والاقاليم ثم بينها وبين الواحات وجهات السودان . وبه يمكن التاجر ان يقتصد كثيراً من وقته حتى ليقضي مهامه في عدة مدن في يوم واحد وهو ما لا يستطيعه الآن بالقطارات . وقد يلاحظ الباحث ان من بين عيوب التجارة في مصر عدم تماثل الاسعار في مدنها وجهاتها وهذا راجع الى تباعدها نسبياً ولكن الطيارات قادرة على معالجة هذا العيب إذ تجعل من القطر المصري بل من وادي النيل كله من حيث المواصلات وحدة متماسكة الاجزاء أشبه ما تكون بمدينة واحدة

ولا ننس عند ذكر فوائد الطيران للتجارة ان نشير الى مزية نقل البريد بالجو وهي مزية من اليسير تقديرها حق قدرها



الدكتور هوجو اكنر

# مع ملك السحاب : الدكتور اكنر

## رأى ربان غراف تسبلن فى مستقبل المناطيد – الدكتور اكنر يعرف الوطنية الصحيحة – مزية التنافس الاجتماعى – سر النشاط

بعد انتهاء مأدبة الغداء التي ادبها معالي توفيق دوس باشا وزير المواصلات لجناب الدكتور اكنر ربان المنطاد « غراف تسبلن » تفضل معاليه وسعادة البارون فون شتورر وزير المانيا المفوض في مصر فقدمانا لجنابه فالفيناه يتجاوز الستين بثلاث سنوات أو أربع وقد بيضت السنون لمته ولكنها لم تضعف قلبه فانه ما زال محتفظاً بعزيمته مقيما على نشاطه وقد جمع بين الرزانة ورقة الحاشية وحلى ما اتصف به من الشجاعة والمقدرة بما يتجلى في احاديثه وحركاته من وداعة

ويتكلم الدكتور اكنر الانجليزية بطلاقة وقد استهل حديثه معنا بقوله : « لقد اخبرني وزير المانيا المفوض انكم زرتم برلين من سنتين وقابلتم الدكتور سترزمان ، ولقد كان رحمه الله وزيراً عظيما اسدى إلى قضية السلام العالمي خدمات جليلة ستخلد اسمه في سجل عظماء الرجال الذين عملوا وجاهدوا في سبيل تلك القضية الشريفة ومما لا ريب فيه أن العمل من أجل السلام أصعب من العمل لأجل الحرب

« وقد كان الناس يعتقدون فيما مضى أن الوطنية لا تقوم الا باعتداء شعب على جاره والاذعان لسورة الغضب والنزق ، أما الآن فانهم بدأوا يدركون الحقيقة ويعلمون أن الوطنية الصحيحة تكون بترقية الوطن وزيادة رفاهية اهله وتوفير اسباب اليسر والرخاء لهم وبنشر العلم واعلاء منار الآداب ورفع مستوى الاخلاق وتخفيف المصائب والويلات والاعتناء بالصحة العمومية وتحسين النسل الى غير ذلك من الامور التي تزيد سعادة البشر وتكفل لهم الهناء فان تقدم كل شعب من الشعوب يقاس بنسبة القوة العقلية التي يبذلها افراده في تحسين احوالهم الاجتماعية

« ولا يخفى عليكم ان التنافس خلق في الانسان لا يمكنه ان يتحول عنه فاذا امتنع في الامور العسكرية فلا بد ان يظهر اثره في وجوه اخرى من اجتماعية وعلمية ، وفي هذه الحالة يصبح التنافس خلقاً ضرورياً لانه يصير بعد من اعظم العوامل في الاجادة والاتقان . وعندي انه من الواجب على كل انسان ان يعمل جهد طاقته ليساعد على توطيد اركان السلم في العالم ولا مشاحة ان العلم خير الوسائل التي يحسن التوسل بها لتحقيق هذه الامنية »

ونسينا ونحن نصغى الى هذه الاقوال اننا جالسون مع مهندس كبير هو ربان المنطاد العظيم ، وخيل الينا اننا نستمع الى محاضرة شائقة في فلسفة الاجتماع يلقيها علينا استاذ الجامعة ، ووددنا لو انه يمضى في حديثه على هذا المنوال طويلا ولكنه لم يلبث أن توقف عن الكلام فجأة وقال : « اظن انني استرسلت في الكلام أكثر مما كنتم تريدون فاطرحوا علي ما ترومون من الاسئلة » . فقلنا : « لقد سمعنا عنكم انكم زرتم مصر منذ أكثر من ثلاثين سنة فهل رأيتم اليوم انها تغيرت تغيراً عظيما ؟ » فقال :

« أجل لقد زرت مصر منذ أكثر من ثلاثين سنة وتفرجت على أشهر أعلامها وآثارها فكان للفن المصري القديم ، ولا سيما فن الحفر ، أعظم وقع في نفسي . . . وقد ترك ذلك التمثال الجميل الفريد في بابه الذى تسمونه « شيخ البلد » ذكرى لا تمحى من مخيلتي

« واليوم أتيح لي أن أزور مصر مرة أخرى فوجدتها قد تغيرت تغيراً عظيما اجتماعيا وعمرانياً وقد لاحظت ان هذا التحول الظاهر لم يقتصر على القاهرة فقط بل شمل الأقاليم أيضاً ولكن من حسن حظكم أن فلاحكم لم يتغير وأنا شديد الاعجاب بهذا الفلاح وكيف تريدون مني أن أشاهد قوته ونشاطه ومثابرته وجلده على العمل الشاق تحت وهج الشمس المحرقة ولا أكون شديد الاعجاب به فهو يستحق كل إجلال وإكبار كما أنه خليق بكل عناية ورعاية لأنه ثروة مصر الخالدة فقد كان الفلاح محور الحياة في مصر من خمسة آلاف سنة وها هو الآن لا يزال محور الحياة فيها كما كان في عهد توت عنخ آمون وسائر ملوك الفراعنة . . . بل هو الآن لا يزال شديد الشبه « بشيخ البلد » . . « التمثال الجميل »

ولكن ما للدكتور اكنر يتكلم عن كل شيء إلا عن الشيء الذي يتكلم عنه كل

الناس . . . المنطاد والمناطيد . . . فقلنا : « وما رأيكم يادكتور في مستقبل المناطيد؟ » فقال بتؤدة : « إنني أرى هذا المستقبل كما أراكم الآن أمامي فثقوا أنه في خلال عشر سنوات سترون المناطيد تسافر من مصر الى أوروبا ومن أوروبا الى مصر على خطوط جوية منتظمة كخطوط الطيارات القائمة الآن »

فقلنا : « وما رأيكم في سلامة المناطيد ولاسيما بعد حادث المنطاد ر ١٠١ ! »

فقال : « متى شاع استعمال غاز الهليوم في المناطيد فانها تغدو أسلم من مركبات الاطفال الصغيرة

« وقد شرعنا في المانيا في بناء منطاد كبير سنستعمل فيه غاز الهليوم . . .

« ولكن الذي يعوزنا هو المال ! »

وهنا سألنا الدكتور اكنر عما قيل عن عزمه على الطيران الى القطب الشمالي بمنطاده لارتياد بعض مجاهله المجهولة فقال :

« كلا ! ليس في نيتي أن أطير الى القطب الشمالي فانني أعرف ما سأجده هناك »

فقلنا : « وما عسى أن يكون هذا الشيء » فقال باسماً : « سأجد ثلجاً والثلج لايهمني ولكنني أنوي أن اطير الى مناطق بحر          لاغراض علمية قد تعود ببعض الفائدة العلمية من الوجهة الجغرافية »

وفي تلك اللحظة لاحظنا أن بعض المدعوين الى مأدبة وزير المواصلات يريدون توديع الدكتور اكنر قبل انصرافهم فقلنا له قبل أن نودعه بدورنا: « لايسع من يراكم ومن يسمع عن جلدكم على العمل في أثناء رحلاتكم إلا أن يعجب بنشاطكم فما هو سر احتفاظكم به »

فابتسم وقال : « عندي لذلك دواء ناجع وهو دواء سهل التناول . . . واعني به العمل الدائم فهو سر احتفاظي بنشاطي »

وبعد انتهاء الحديث مر بنا الماني كبير وهمس في اذننا قائلا : « ان الرجل الذى حادثتموه الآن كان مرشحاً لرئاسة جمهورية المانيا ولكنه افسح المجال للمرشال هندنبرج »

ك ...

# تنظيم حركة المرور فى الجو



**الليل كالنهار**

نور كهربائي قوي يوجهه بوليس المرور الجوي الالماني في بعض الجهات لانارة الجو حتى يستطيع الطيارون أن يطيروا ليلا

**لاجل طيارات البريد**

الى اليسار : برج انشيء في الكسندريا بامريكا لهداية طيارات البريد ليلا وخلفه برج آخر ينعكس عليه الضوء

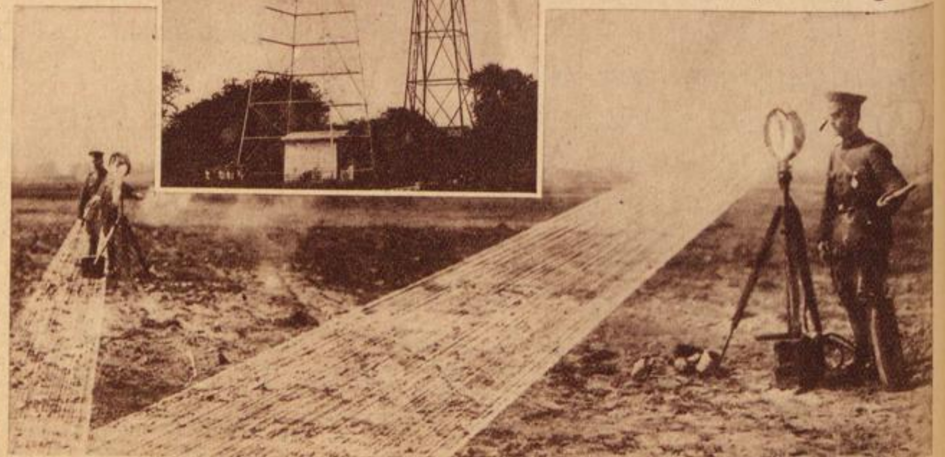
لم تبق حركة المرور قاصرة على الارض في السنوات الاخيرة بل وجدت حركة مرور جوية أيضا بفضل انتشار الطيارات حتى أصبحت في الجو بمثابة السيارات في شوارع الأرض وطرقها ، فاستدعى الحال ايجاد بوليس مرور جوي كمثيله المشرف على سير طرق الانتقال الارضية . ومهمة هذا البوليس كمهمة زميله الاخير تنحصر في مكافحة الاخطار وتوقي الاصابات جهد الطاقة. وقد ابتكرت لهذه الغاية عدة وسائل ناجعة تجعل الطيران اكثر ما يكون سلامة وأمنا وتمهد للطيارين سبيل التحليق ليلا حتى لا يضيع الوقت سدى ولا يبقى في الطيران ما يعيبه أو يحول دون تقدمه . وقد سبقت المانيا غيرها من الدول في هذا المجال فكانت الاولى في تأليف هيئة بوليسية للاشراف على حركة المرور الجوية




**الكشف على الرخصة**

أحد رجال بوليس المرور الجوي في المانيا يفحص رخصة سائق طيارة كما يفعل بوليس المرور الارضي مع سائقي السيارات





**لهداية الطيارات**

الى اليمين : اثنان من رجال بوليس المرور الجوي في المانيا يعكسان ضوءا كهربائيا جويا على الارض لتهتدي به الطيارات فتهبط

# رأيان متناقضان فى الطيران



لما ان حلت الكارثة المعروفة بالمنطاد البريطاني ر ١٠١ اثناء رحلته الاخيرة المشئومة ، هاجت خواطر الانجليز وثار الشعب ضد الطيران وتصايح البعض بأنه مخاطرة لا مبرر لها وتعريض الارواح الغالية الى موت محتم وطالبوا بتحريم الطيران . وهب آخرون ينادون بأن الطيران قد ارتقى ولايزال في طريقه الى الكمال، وان الحوادث العرضية لا يجب ان تحول دون استمرار تشجيعه وموالاة تحسين وسائله وتعضيد القائمين به . وقد رغبت احدى كبريات المجلات ان تعرض وجهتي نظر دعاة الطيران وخصومه فنشرت مقالة تحبذه وتدعو اليه ، وأخرى تناجزه وتدعو الى ابطاله ، وقد لخصنا المقالتين فيما يلي :



## تحبيذ الطيران

الطيران فلاح وتقدم ، والتقدم والفلاح صواب . وانه لمن الهزؤ والمستحيل أن نوقف الطيران ونناجزه ، فاننا لو فعلنا ذلك لكنا أشد سخفاً وسخرية من الذين يناهضون اللاسلكي والنقل بالمحركات وغير ذلك من وسائل تقدم العلوم والمخترعات

وفي أول عهود السكك الحديدية قامت حولها ضجة ومعارضة أشد مما يقوم الآن في سبيل الطيران وكانت المعارضة تدور حول ما نسمعه الآن فقد قيل ان السكك الحديدية جنون ومخاطرة وخروج على إرادة الخالق وانها عمل مكروه غير مرغوب فيه ، وانه مستحيل النجاح . وها نحن الآن نرى سخف تلك الآراء ولا نبغي أن نقع في صدد الطيران فيما وقع فيه أسلافنا من سخف وغباء

والمرء بطبيعته طيار وانه لمن الطبيعي أن ينشد قهر الهواء كما ينشد قهر البحار

صحيح ان الحوادث التي تقع سنوياً أثناء رحلات الجو امر يؤسف له ، ولكنها لا تبلغ من الخطورة حد الحيلولة دون قهر الهواء ، كما ان حوادث السكك الحديدية المتعددة لم توقف سير القطارات ، وكما ان حوادث انهيار المناجم لم توقف حركة التعدين

وخير من أن نسعى الى إرجاع عقارب الساعة وإبطال الطيران، أن نبذل الجهد في تحسين وسائله وتوفير أسباب السلامة له . وهذا عين ما يصبو اليه كل مشتغل بشئون الطيران وها هي

## استهجان الطيران

تدل طبائع الاشياء على ان الانسان ليس مخلوقاً للجو ، فان ثقل جسمه وافتقاره الى الاجنحة أو سواها مما يعينه على الطيران ويحفظ توازنه في الجو ، كما تفعل الطيور ، كل ذلك يجعله يعتمد في الطيران على وسائل آلية ومحركات صناعية اذا تعطلت حل به الموت الذريع

وان توالي حوادث الموت المتتابعة في عالم الطيران رغم خبرة السنين الطويلة بشئونه ، يجعلنا نقف متسائلين عما اذا كان من الخير أن نواصل محاولة قهر الهواء

ومع اعترافنا بتقدم الطيران الا انه لا يسعنا اغفال عوامل الخطر الكبير التي تكتنفه : وليس ثمة شك أن مخاطر الطيران لاتزال أبلغ بكثير مما يصادفه المرء على سطح الأرض أو فوق أمواج المحيطات

واذا قارنا عدد الذين يقتلون من جراء الطيران بالنسبة إلى مجموع المسافرين في الجو ، بعدد الذين يقتلون بسبب وسائل النقل الأخرى بنفس النسبة ، لراعتنا فداحة قتلى الطيران بالنسبة الى ضحايا القاطرات الحديدية أو السيارات أو البواخر أو سواها

وليس ممكنا بتاتا أن يصبح الجو ميدان السفر والانتقال العام في العالم كما هو شأن الارض والماء ، وكل محاولة يقصد بها الوصول إلى إيجاد طيارة أو سفينة هوائية «كاملة» ليست سوى مضيعة للجهد والمال والوقت وأرواح غالية كان من الخير توجيهها إلى عمل أكثر جدوى

المحركات قد بلغت حداً بعيداً من المتانة والكفاية وهاهي وسائل الانقاذ قد تحسنت بعد التعديلات التي أدخلت على مظلات النجاة « البراشوت »

وقد بدت مزايا الطيران واضحة جلية في ظروف كثيرة . وهي أسرع وسائل الانتقال جميعاً وأسبقها ، يتمكن راكب الطيارة ان يعبر البحار والانهار والجبال بنفس السهولة التي يطوف بها فوق السهول والمدن والحقول

ولا شك ان الطيارات هي خير وسيلة لعبور الاقطار ذات الحراج والأدغال والعقبات والوهاد والمستنقعات في افريقيا مثلا . تلك الانحاء التي تجتاز منها الطيارات مساحات شاسعة في ساعات ، ما لا تقوى وسائل الانتقال العادية على اختراقه في أيام واسابيع

وفائدة الطيارات في الشئون التجارية غير منكورة . وفي كندا والولايات المتحدة مثلا تبدو أهمية الطيارات جلية خطيرة الشأن ، اذ تستطيع ان تنذر بوقوع الحريق الذي تراه على مسافات شاسعة وهي محلقة كما تتمكن من حمل أسباب الانقاذ والمعونة على الفور . وتستطيع وهي محلقة فوق البحار ان تكشف مساحات كبيرة وتنذر السفن بما تراه عن بعد من غارات الحيتان وغيرها مما لا يراه من بالسفينة في الوقت المناسب

وليس في الوسع ان يقدر المرء الفائدة الطبية للطيارات اذ تحمل الاطباء الى البلاد السحيقة والنائية التي لا يجوس خلالها طبيب ، والتي قد لا يبلغها الطبيب بوسائل النقل العادية إلا بعد فوات الفرصة

ولا يفوق الطيارات شيء في سرعة نقلها البريد وحسبك دليلا على ذلك سعة انتشار حمل البريد في الطيارات في أنحاء الولايات المتحدة الاميركية

أما القول بان الطائرات الأخف من الهواء خير من الطائرات الاثقل من الهواء والمفاضلة بين هذا النوع وذاك فهذه مسألة يجب ان تترك للخبيرين والاخصائيين بعد طول تجربة واختبار . ومهما يكن من رأي هؤلاء فان ذلك لن يؤثر على الرأي الوجيه الذي يقول بفائدة الطيران ووجوب تقدمه

ولسنا نرى في الحوادث المريعة التي تحدث للطائرين من حين الى آخر مثبطاً للعزائم وحاثاً على الغاء الطيران ، وان نظرة واحدة نلقيها على تقدم الطيران في مدى العشرين عاماً الاخيرة كفيلة بأن تقنعنا بان تقدم الطيران في هذه الفترة يفوق بمراحل عديدة تقدم السيارات والقطارات والسفن البخارية في مثل هذه الفترة

وبعد نصف قرن أو أقل من هذه المدة سوف يضحك أبناؤنا من خوفنا وترددنا الراهنين ، وعدم ايماننا الحالي بالطيران

وإن التشدق بمزايا الطيران المدني ليس سوى تعمية وتضليل فالحقيقة أن الاهتمام بوسائل الطيران سواء في مركبات أخف من الهواء أو اثقل من الهواء ليس سوى مجرد وسائل فعالة تستعمل في الحروب . .

فالطيارات انما تطلب وتصنع كأداة حرب ودمار ، ويجب أن يقرر الناس أبطالها وتدمير آلاتها على هذا الاعتبار الحقيقي الذي يكشف عن سوءات الحروب ورزاياها الاليمة

وانه لمن عبث القول أن تقارن قتلى المناجم وضحايا السكك الحديدية ، بأولئك الذين يروحون ضحية جنون السرعة في الطيران ، ولن تكون هذه المقارنة سببا يبرر ذلك الاستشهاد

حوادث يؤسف لها حقا تلك التي تقع في المناجم والتي يتعرض لها ركاب قطارات السكك الحديدية ولكنها حوادث تقع في مصالح عامة وفائدة غير منكورة ، في حين أن ليس ثمة مأرب جليل تخدمه بمحاولة قهر الجو

ولو أصبح الطيران عاماً وشائعاً لخلق مشاكل ومنازعات لا حد لها بين الدول ذوات السيادة على جو بلادها وسمائها ، ولكثرت الاتهامات بالجاسوسية وغدت مصدر اضطرابات وايغار للصدور

وشيوع الطيران يخلق وسائل جديدة للتهريب والفرار من الرقابات الصحية « الكورنتينة »

ولو تحقق أمل المخترعين وبلغ الطيران أمنيته المنشودة بحرقة ، وهي الطيران في اتجاه عمودي والهبوط بنفس هذا الاتجاه ، دون حاجة الى جريان قبل الارتفاع ولا ميل تدريجي قبل الهبوط ، لو تحقق هذا الأمل لاستطاع المهربون ان يخرقوا القوانين بسهولة ، ويفروا من أيدي العدالة بأهون طريق

ولو فرضنا ان هناك بعض الظروف التي تتراءى فيها مزايا الطيران ، كالاسعاف الطبي في الاماكن السحيقة النائية ، فان هذه المزية تتضاءل اذا قيست بالمساوىء العامة العديدة التي تكتنف الطيران

وليس في الطاقة اطراد وتحسين الطيران المدني دون ان نخشى في الوقت نفسه ان ينقلب هذا الى سلاح حرب مريع يستعمل ضد المحاربين والمسالمين الآمنين على السواء

واذا بلغت السلامة في ركوب الطيارات ما بلغته السيارات، فهل نأمن على أنفسنا حينذاك ؟ !

وكيف تحمى المدن والقرى الآمنة من شر سقوط سكير يقود طيارته بلا وعي ، بعد ان عرف الناس كيف يقود هؤلاء سياراتهم فوق أديم الارض . . ؟ !

دعوا هؤلاء يشقون أجواز الفضاء لنعلم ان الحياة غدت لا تستحق الا كتراث . .

دعوا هواة السرعة يكسرون رقابهم كما يشتهون ـ ولكن لا تمكنوهم من رقابنا نحن . . !

# مستقبل النقل الجوى

## الكولونيل لندبرج والدكتور اكنر يتحدثان عن مستقبل الطيران

مستقبل الطيران . . هذا هو الموضوع الذي يتحدث فيه شخصان لهما في عالم الطيران شهرة لا يدانيهما فيها احد وهل هناك اشهر من اكنر قائد « جراف تسبلن » ولندبرج « اول من عبر المحيط طائراً » ؟

### لندبرج

قبل عهد الطيران الحالي كان النقل قاصراً على حالتين وقد اقامت العوائق الطبيعية حدوداً لاتتخطاها هاتان الحالتان

فان الدنيا مقسمة بسلاسل الجبال وبالمحيطات وقد انفصل سكانها في مناطق بعيدة تصل بينها طرق مختلفة وكان من نتائج انعزال مناطق السكان وبعد المسافات اننا كنا نقدر الابعاد بالخيال اكثر من تقديرها بالاميال

فقليل من الناس من يدركون ان قنال باناما اقرب الى نيويورك منه الى سان فرنسسكو باكثر من الف ميل . وان غابات جمهورية فنزويلا وسهولها أقرب الى نيويورك من مزارع ولاية مكسيكو وغابات ولاية اوريجون من الولايات المتحدة

اما الهواء فانه لايعرف الحدود والعوائق . ولذلك تحلق الطيارات فوق كل العقبات وتتخطاها وفيها حالة النقل الثالثة التي هي اسرع الحالات

وقد جعل الطيران حدود الدول خطوطا وهمية وجعل كل مدينة ميناء صالحة للرسو فيها

ومما لا شك فيه أن المدنية تتقدم بتقدم النقل والمواصلات فكلما قربت المسافات زادت الامم اتصالا وراجت التجارة وازدادت العلاقات بينها بطبيعة الحال

وقد تخطى الراديو كل المسافات واصبح يحمل حديث الامم الى بعضها في مثل لمح البرق . وكذلك تشق الطيارات طريقها العالمي ولكنها مع ذلك لم تنجح تماما في تقصير وقت النقل ولو انها تسير بسرعة لم تسبقها اليها اية مركب من قبل

ولا يتصور الانسان ان ينتقل من مكان الى مكان دون ان يقضي في رحلته وقتا طويلا ولعل ذلك مثل ماكان اجدادنا لايتصورون مطلقا ان الانسان يستطيع وهو في احد طرفي الدنيا ان يخاطب انسانا في الطرف الآخر

ولكن الانسان لايفتأ يسعى في أن يقصر الوقت الذي يقضيه في الانتقال من مكان الى مكان . واما وقد اصبحت الطيارة اسرع مركب يذللها الانسان فانه يدرس الآن تقوية سرعتها الى اقصى حدودها

وفي وسعنا ان ننظر الى ماضي النقل الجوي حتى نستطيع ان نتنبأ بمستقبله

فان الطيارات التي يزيد ثقلها عن الهواء بدأت طيرانها بالزحف ومازال حالها يتحسن حتى استطاع رايت ان يوفق بين زحافة ومحرك وان يرتفع في الجو بطيارته

وبدأ تطور محرك الطيران ومرت السنون بعد ذلك وقد وجه المهندسون اهتمامهم الى ايجاد طرق لصنع طيارات متينة ومحركات قوية ولكن مازالت هذه المجهودات كلها حتى قيام الحرب الكبرى الماضية مقصورة على صنع طيارة لاتؤدي غرضاً اكثر من البقاء في الجو

وكان الطيران التجاري قاصراً في تلك الايام على عرض الطيارات في الاسواق الريفية والحفلات

ولما قامت الحرب العظمى تطور شأن الطيران تطوراً كبيراً وسريعاً وتقدم الطيران الحربي تقدما محسوساً

ومع ذلك فان الطيران التجاري لم يكن له وجود تقريباً حتى سنة ١٩٢٥ ففي تلك السنة بدأت طيارات الركاب تنتقل بين عواصم أوربا ونظمت اميركا خط البريد الجوي عبر الولايات المتحدة

واتسعت المدارك في فنون الطيران وصنعت الطيارات على اشكال ورسوم اكثر اتقانا حتى وصل الطيران الى درجة ان صار في الامكان صنع طيارة تخترق الآفاق في امان تام ودون مصاريف باهظة

وعند ذلك بدأ الطيران التجاري

واتسعت فروع الطيران ونتجت عن ذلك حالة عديمة التوازن فقد كثر عدد الطيارين المتمرنين ولم تتمكن المصانع من صنع عدد كاف من الطيارات . . وبعد ذلك وجهت المصانع جهودها الى انشاء الطيارات



الكولونيل تشارلس لندبرج

الكثيرة فانقلبت الآية ولم تمر سنة حتى كان عدد الطيارات اكثر من عدد الطيارين

ولا يغرب عن البال ان مركزنا الآن من الطيران التجاري مثل مركز رايت من الطيران عندما طار لاول مرة . ولابد من تغيير كل نظم الطيارات وطرق صنعها حتى يتقدم الطيران التجاري التقدم المطلوب

ولا يجب أن ننسى أن في السنوات الخمس القادمة ستعترضنا عقبات جمة لابد لنا من التغلب عليها . فان الطيارات ستقضي ساعات النهار والليل كلها متنقلة في الجو وتستعين بالراديو لتتغلب على تقلب الطقس الذي يجعلنا نلزم الارض في ايامنا هذه عاجزين عن الاستمرار في الطيران

وستصبح طيارات الركاب واسعة كبيرة تسير على خطوط منتظمة بأجور زهيدة

وسوف تزداد السرعة كثيراً عن السرعة الحالية وتقوى الآلات وتتحسن ويخف وزن الطيارة ويحدث نظام جديد في محطات الطيران وتتغلب الطيارات على الارتفاعات العالية فترتفع إلى أعلى طبقات الجو دون خوف أو تردد

## اكنر

سيبدأ الخط الجوي للمناطيد عبر شمال المحيط الاطلنطي في سنة ١٩٣٢ ، وعبر جنوب المحيط في السنة التالية . أما الخط الجوي في المحيط الهادي من سان فرنسسكو الى هونولولو فتوكيو فسوف يبدأ بعد بضع سنوات

وهذه الطرق المحيطية التي ستسير فيها المناطيد بنظام ومواعيد تصبح طرقا لسفر المسافرين ونقل البريد والبضاعة

وقد دلت المحاولات التي قامت بها الطيارات لعبور المحيط الاطلنطي على أن الطيارات لا تصلح مطلقا لعبور المحيط وقد وقعت فواجع جمة وكوارث عديدة اثبتت هذا الدليل

فان للطيارات التي تزداد ثقلا عن الهواء



الدكتور هوجو اكنر

فوائد جمة ومستقبلا كبيراً في الطيران فوق اليابسة وفي تزويد المناطيد التي تطير عبر المحيط بلوازمها .. أما في عبور المحيطات فلا فائدة ترجى منها

ولنضرب لذلك مثلا بمنطقة جنوب المحيط الاطلنطي بين برنامبوكو وبيونس ايرس فهذه يجب أن تترك للطيارات . فان هذه المنطقة الساحلية التي يتقلب فيها الطقس ويتغير تغيراً دائما هي المثال لما ستكون عليه طرق الطيارات في المستقبل

أما المناطيد فسوف تطير في جنوب المحيط بين المانيا وبرنامبوكو وتقف في طريقها على اشبيلية

ولا أستطيع ان اتنبأ عن مستقبل الطيران إلى أبعد من ذلك فان أمامنا أشياء عديدة لابد من انجازها قبل تنظيم هذه الخطوط الثلاثة الجوية في شمال المحيط الاطلنطي وجنوبه وفي المحيط الهادي

ومع أن مناطيد زبلن الحالية يمكنها اختراق هذه الطرق الآن وتقوم بالرحلات فيها فلا بد من ادخال تحسينات جمة على المناطيد . وقد بدأت مصانع فريدركسهافن في يناير تصنع مناطيد اكبر حجماً وسوف يتم صنعها قريباً وستكون أقل طولا من المناطيد الحالية وأضخم حجما وفيها فراغ اكبر للغاز وتزداد سرعتها اثني عشر ميلا عن سرعة المناطيد الحالية وتكون حمولتها ازيد من الحمولة الحالية

ومن المعروف ان خط المحيط الهادي معتدل الطقس يلائم جوه الطيران الا في طرفه الغربي عند توكيو ولذلك نفكر دائماً في ادخال التحسينات اللازمة على المناطيد حتى تستطيع ان تقاوم الزوابع ولا تتأثر من العواصف وذلك يكون بانشاء مصلحة منظمة للجو تستطيع ان ترسم طرق الجو بحيث تتحاشى المناطيد المناطق التي تثور فيها العواصف

ومع ان العواصف لا تلحق ضرراً بليغاً بالمناطيد فان الواجب يقضي بعمل كل ما يمكن لتلافي العواصف والحيدة عن طريقها واني اذكر انه في اثناء طيراني بالمنطاد جراف زبلن نزلت عليه صاعقة فلم تؤثر فيه تأثيراً يذكر ولم تحدث فيه أي عطل خطير

ولا تزال هنا طرق طويلة غير صالحة للطيران الجوي سواء في ذلك المناطيد والطيارات

ومن هذه الطرق طريق سيبريا فان الخرائط المرسومة عنه غير صحيحة والربيع في تلك المناطق من أردأ الفصول حيث تذوب الثلوج ويعسر العثور على مناطق تهبط فيها الطيارات

ومع ذلك فلا ادري أي طريق ستتخذه المناطيد في طريق شمال المحيط الاطلنطي فان ذلك يتوقف على نتيجة المفاوضات مع انجلترا

وستكون مواعيد السفر في المحيط اسبوعياً فيقوم المنطاد في كل اسبوع من المانيا حاملا ركابه وبضائعه الى اميركا

أما الخط الجنوبي فسيكون من فريدركسهافن الى اشبيلية الى جزائر كناري الى برنامبوكو

والاحوال الجوية في ذلك الخط ملائمة تمام الملاءمة للطيران

ومثل هذا يمكن ان يقال أيضاً عن الطريق بين سان فرنسسكو وهونولولو في المحيط الهادي

وستكون هذه الطرق أول طرق للسفر الجوي المنظم في التاريخ وتكون مثالا لطرق النقل الجوي في المستقبل



## ناطحات السحاب في أميركا

عمل في الولايات المتحدة في الايام الاخيرة إحصاء عن ناطحات السحاب وقد اتضح منه أن عددها هناك قد بلغ ٣٧٧ بناء كل منها مؤلف من عشرين طبقة على الاقل ونصف هذه المباني في نيويورك وحدها. وكانت دار وولورث — وارتفاعها ٧٦٠ قدماً — أعلى بناء في أميركا ولكن فاقه في العلو بناء كرسلر الذي يبلغ ارتفاعه أكثر من الف قدم

ومما يستحق الذكر أن أول بناء تخطى العشر الطبقات في أميركا لم يبن في نيويورك ولكن في شيكاغو وكان ذلك في سنة ١٨٨٦

ويوجد الآن في الولايات المتحدة الاميركية ٤٧٤٨ بناء كل منها يتألف من اكثر من عشر طبقات وفي نيويورك وحدها نصف هذا العدد أيضاً ثم تتلوها شيكاغو وفيها ٤٠٩ أبنية من هذا الطراز وبعدها لوس انجلوس وفيها ١٣٥ ثم ديترويت وفيلادلفيا وفي كل منها ١٢٠ . وأعلى فندق في أميركا هو فندق وولدورف — أستوريا الذي يبلغ علوه ٥٨٥ قدماً وعدد طبقاته ٤٤ طبقة

## اكتشاف منابع لغاز الهليوم

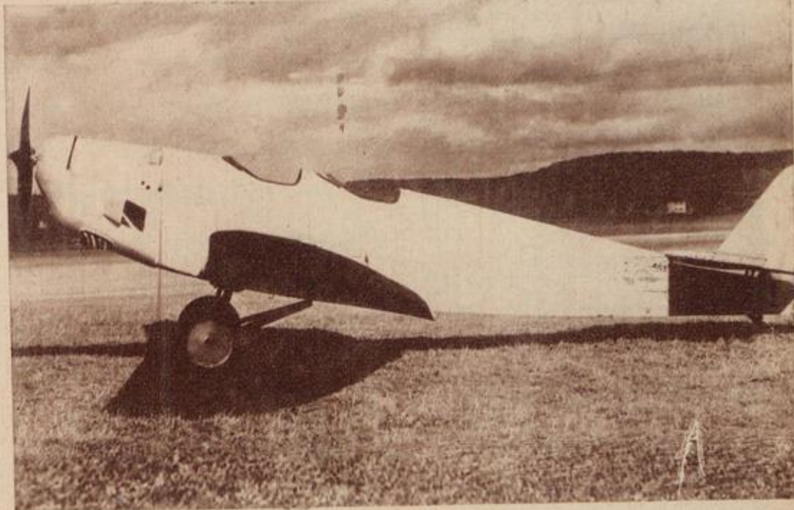
أثبت الخبراء أن المنطاد ر ١٠١ لو كان قد ملىء بغاز الهليوم بدلا من الهيدروجين لما احترق ووقعت له هذه الكارثة ومنذ حصولها يبحث الانجليز عن منابع لغاز الهليوم في نواحي الامبراطورية البريطانية وقد عثروا أخيراً على منابع غاز طبيعي في جزيرة ترينيداد وهذا الغاز يعطي من غاز الهليوم ما مقداره ٢٠./ . وهي نسبة ليست رديئة لان أعلى نسبة لغاز الهليوم إلى الغاز الطبيعي الذي سيخرج منه في الولايات المتحدة هي ٣ر٦./ . بينما المتوسط هناك ٧٥ر٠./ . فقط . والمنتظر بعد وجود الكمية الوافرة من غاز الهليوم أن تقبل انجلترا على تشييد المناطيد الكبيرة دون أن تخشى عليها الخطر

## ما تكلفه الاصابة بالبرد

لايزال الطب حائراً في اصابات البرد التي لا يكاد يتقيها أحد في العالم ولم يتضح بعد السبب الذي يأتي بها وقد أعد بعض الهيئات الاميركية أربعة ملايين من الجنيهات للبحث في هذا الموضوع والمقدر أن الاصابات بالبرد تسبب للولايات المتحدة خسارة مقدارها اربعمائة مليون جنيه في السنة كما حسبها بعض الاحصائيين . وفي جامعة اثياكا بنيويورك يرغم الطلبة على أخذ حمام بالاشعة فوق البنفسجية مرة كل اسبوع لاتقاء الاصابة بالبرد

## مسابقة بين طيارة وعربة ترام

في بلدة داتيون بولاية أوهيو عربة ترام تعد أسرع العربات التي من نوعها . وقد جرت أخيراً مسابقة فريدة في بابها بينها وبين طيارة حلقت في الجو على انخفاض كثير حتى أوشكت أن تمس الاسلاك الكهربائية بينما سارت عربة الترام بسرعة تسعين ميلا في الساعة وقد كانت الطيارة هي الفائزة ولكن كان تفوقها ضئيلا وجاءت عربة الترام في أثرها



طيارة شراعية

تمكن مصنع كليم — بوبلنجن بالمانيا من صنع طيارة لايزيد ثمنها عن ثمن السيارة . وهي عبارة عن طيارة شراعية لها محرك مساعد . وهذا المحرك يستعاض به عن الريح التي لا توجد في السهول . وقد نجحت تجربة الطيارة ويمكن لكل من يتدرب على الطيران الشراعي ان يطير بها . وفي أعلى صورة الطيارة المذكورة

## من غرائب المصادفات

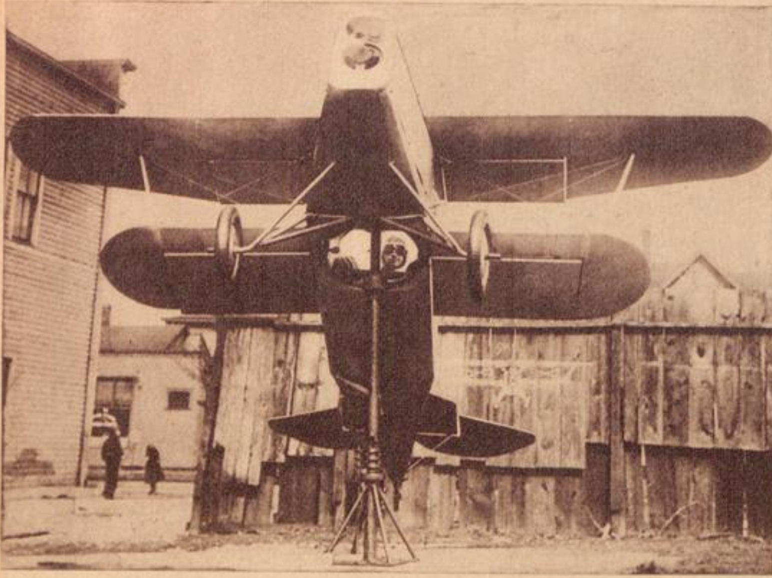
اقيمت أخيراً مباراة لمصارعة الثيران في بلدة تورتوز كاتالونا وبينما كان المصارع يهاجم الثور أعمل هـذا قرنيه في ذراعـه الممسكة بالسيف فطار السيف ووقع بين النظارة وقد قتل شابا منهم وجاء واحد آخر من النظارة لينقذ المصاب ولكنه حين حاول نزع السيف من جسده امسك حده فقطعت يده!

## البطء في السوق جريمة!

المعروف ان سائق احدى السيارات أو الموتوسيكلات اذا عوقب فانما يعاقب على انه يسوق بسرعة تفوق الحد المسموح به قانونا ولكن في أميركا بلد العجائب يعاقب السائق على البطء في السير أكثر مما يعاقب على الاسراع فيه وفي الولايات المتحدة تعتبر جريمة أن يسوق الانسان سيارته في طرق معينة بسرعة أقل من أربعين ميلا في الساعة وطبيعي ان الجرائم التي من هذا القبيل ليست بنسبة جرائم السرعة الفائقة ولكن على أي حال قد يقدم أناس الى المحاكمة لانهم ساقوا سياراتهم بسرعة أقل من الحد الادنى المقرر مع ان هذا يعد فضيلة في بلاد أخرى

## تطول قامتها في الثلاثين من عمرها

ذكرت (الجريدة الطبية البريطانية) حادثة فذة وهي حادثة فتاة في الثلاثين من عمرها أصيبت بداء اليرقان فمكثت في الفراش بضعة أسابيع ولما شفيت لاحظ أهلوها وأصدقاؤها انها صارت أطول من قبل وقد قيست فظهر ان قامتها طالت فعلا بمقدار بوصة ونصف ثم مضى اسبوعان بعد ذلك وفيهما طالت قامتها من جديد بمقدار



**وسيلة لتسهيل تعليم الطيران**

يلاقي المبتدئون في تعلم الطيران صعوبات وأخطاراً جمة في أول عهدهم بهذا العمل. وقد رأى احد الاخصائيين في فن الطيران أن يبتكر وسيلة لتجنب امثال هذه الاخطار في أثناء مزاولة التمارين الاولية للطيران. وقد توصل الى ابتكار قاعدة ارتفاعها خمسة امتار تثبت فوقها الطيارة بحيث يتيسر للطيار المبتدىء أن يقوم بجميع المناورات التي يطلب منه القيام بها. والصورة التي في أعلى تمثل الطيارة وهي مثبتة على القاعدة المذكورة

نصف بوصة وبعدئذ وقفت عند هذا الحد وقد حار الاطباء في تعليل ذلك لان المشاهد ان الانسان يقف نموه قبل الثلاثين بمدة طويلة

## نساء مرغمات في اطالة شعرهن

انتشر قص الشعر بين نساء العالم حتى صارت غالبيتهن العظمى مقصوصات الشعر ولكن فريقين من النساء في انجلترا مرغمات على اطالة شعرهن وهن النساء المستخدمات في البوليس (الشرطيات) مع أن قص شعرهن أولى لهن من اطالته حتى لا يجذبهن منه أحد ممن يقبضن عليهم ـ كما لاحظت بحق احدى الصحف الانجليزية. والفريق الآخر من طويلات الشعر هن الممرضات في بعض مستشفيات لندن لأن القبعة البيضاء المخصوصة التي تلبسها الممرضة لا يلائمها غير الشعر الطويل وإن كان لا يصعب ابتكار قبعة أخرى للممرضة تمكنها من قص شعرها!

## بطولة كلب

ليست بطولة من النوع المعهود كأن يكون قد أنقذ طفلا من الغرق أو ابدى شجاعة في حرب أو غير ذلك مما يحكى أحيانا عن الكلاب وتقام لها من أجله التماثيل، ولكنها بطولة رياضية في ناحية قد لا تعد من الرياضة في شيء فان (بطلنا) كلب سلوقي له شعر يشبه الشوك وقد قتل في مزرعة بكردلي بولاية سكس (بانجلترا) ٨٥ فأرا من الفيران الكبيرة وبذا تفوق على جميع كلاب العالم كما دل على أن الكلاب السلوقية أهي عدى على الفيران وأخطر من القطط



المنطاد « جراف تسبلن » فى جو القاهرة



# مذكرات فضولي

## زبلين

كنت رأيت في المعرض الزراعي منذ شهر ساقية يديرها حمار ضئيل فلا تعجزه ولا يجد منها تعباً وتستخرج من الماء الكثير الوافر فاعجبتني تلك الساقية وقيل ان صانعها مصري فطار قلبي فرحا ، ولمحت السرور باديا على الوجوه بان مصريا ابتدع هذه البدعة واخترع هذا الاختراع وجاء بهذا الابتكار ، فلم ينقض وقت قصير حتى رأيت « جراف تسبلن » والله أعلم بما كان يكون من فرحي لو كان الكونت تسبلن أو الدكتور اكنر مصريا ، اني إذن كنت أموت طربا ، أو « اسورق » ابتهاجا ، وهذا قليل والعين تنظر الى بلد يطير في السماء بمساكنه ومصانعه وناسه ويجول في الجو كما يجول الحوت في البحر وركابه آمنون مطمئنون اطمئنانا لا يتمتع بمثله راكب « التمبيل » ، والذي فيه قرير العين والذي في الترمواي يخشى أن يدوسه وهو في جوفه لحبذا لو علمنا أن هذا هو العلم لا لي اللسان بكومسي كومسا ، ولا ربط البابيون على العنق ، فقد فلقني تفنن اخواننا العلماء « الاوردناري » بما يخترعون لانفسهم من اشكال « البهدلة » الفلسفية التي يظنون بها أنهم عظماء ، وهذه هي صورة « اكنر » الفوتوغرافية ، ليس له فيها (سو الف شعر) على صدغيه ، ولا هو من الذين لهم اذناب في اذقانهم ، ويجيء من المانيا إلى مصر في اربع وعشرين ساعة

وابن الثريا وابن الثرى
وابن معاوية من علي

▪▪▪

## اسمعوا

كثر الكلام في احدى كبريات الصحف اليومية عن الطلاق عند المسيحيين وهل للمحاكم الشرعية الاسلامية أن تفصل في قضاياه ، ولست أدري من الذي كان أول من فكر في إدخال هذا الشأن في هذه المحاكم ، والدين الاسلامي يترك العقائد لأربابها ، والزواج والطلاق داخلان في باب الاعتقاد ، ومحال أن يرضى مسلم أن يعامل بأحكام الدسقولية القبطية أو يعامل في زواجه وطلاقه على ما يراه الاكليروس المسيحي ، فلم يخضع المسيحي لحكم أبي حنيفة أو الشافعي ، وما شأنه بأبي يوسف أو ابن تيمية وهو بعيد من المالكية والحنبلية، أليس اختصاص المحكمة الشرعية بمعتقدات النصارى كاختصاص المجلس الملي باعتقادات المسلمين ، وهل فرق كبير بين هذا وبين مزج الفاتحة بأبانا الذي ؟

▪▪▪

## أخلاق زفت

كنت في قاعة الانتظار في إحدى الوزارات ، فسمعت رجلا يكلم موظفاً له كلمة مسموعة ، قال له ان فلاناً قريبي ويهمني أمره ، ولا بد أن نجد له عندكم عملا ، فقال لا عمل لأحد هنا الآن فان الوظائف كلها مشغولة بالقائمين بها فقال له . . .

أتدري ماذا قال له ؟

قال له : « طير واحد وخده بداله » !

لا أدري بماذا أصف ما ثار في نفسي من هذا الاقتراح الذي اقترحه ذلك الرجل وكل ما أستطيع أن أقوله انه برهن على فظاظة لتجرده من حسن التعبير ، وعلى وقاحة لاقتراحه طرد عامل لا ذنب له ، وعلى وحشية لسعيه في إلقاء رجل وعياله في الفاقة ، ولكن الموظف الكبير صرفه برقة ولم يصفعه ولم يدحرجه الى الباب كما يدحرج الحجر الثقيل

كان هذا منذ زمن بعيد ، وكنت نسيت هذه القصة المؤلمة ، فتذكرتها اليوم وأنا أرى في احدى الصحف رجلا يطلب من دار المحفوظات بالقلعة تشتيت مترجمي القلم التركي زاعماً انهم يجهلون اللغة على حين انهم من الترك الذين تعلموا اللغة العربية بطول الاقامة في مصر ومن العرب الذين تعلموا لغة الترك بطول الاقامة في تركيا وكلهم أدباء في اللسانين ، ولا غرض له إلا أن يحل هو محل واحد منهم ، فهو يريد أن يهلك عدداً كبيراً من الناس ليجلس على كرسي أحدهم

▪▪▪

## شيء في النفس

أبلغ اليك وأنت تعلم بي
وبأن لي قدراً ولي أدبا
وبأن لي نفساً غنيت بها
عن كل من ينأى ومن قربا
وبأن لي نثراً بهرت به
أهل الكلام الروم والعربا
وبأن لي شعراً أجمله
فأريك منه المنظر العجبا
أنا قبلة الزوار أمنحهم
وداً أملئهم (١) به طربا
وأزور غباً لو أزور ولا
أغشى ديار صحابتي دأبا
فلم احتجبت أبنكم ذهب
هل تطحنون لقهوة ذهبا ؟

« فضولي »

---

(١) أملئهم بتشديد اللام من التملئة



## تعلم فن الطبخ

أقامت المدرسة الانجليزية بالقاهرة اخيراً حفلة سنوية عرضت فيها الفتيات نتائج دراستهن لفن الطبخ ، وهذه الصورة تمثل بعض فتيات المدرسة المذكورة وهن يعددن الطعام على أحدث الوسائل الصحية المتبعة في هذا الفن



## سقوط طائرة أمريكية

الينور سميث التى سقطت من علو ٨٠٠٠ متر وهي تحاول الحصول على رقم قياسي في الارتفاع . وقد أغمي عليها في الحال ولكن عند وصولها الى ٣٠٠٠ متر أفاقت وهبطت بطيارتها ببطء ونجت بأعجوبة من موت كان محققا



## مسابقة للسيقان في تركيا

أقيمت في تركيا أخيراً مسابقة لمعرفة صاحبة أجمل ساقين بين الفتيات التركيات وقد تقدمت لهذه المسابقة نحو مائتين وعشر فتيات ، فازت من بينهن الانسة نوزت هانم التي ترى في هذه الصورة ساقيها الجميلتين اللتين تعتبران الآن اجمل سيقان تركيا ( سوريا )

# النساء لسن دون الرجال في الجو



اللادي دراموند هاي وقد كانت ضمن ركاب المنطاد تسبلين في معظم رحلاته



في الدائرة : اللادي هيث التي طارت من مدينة الكاب الى انجلترا

الي اليسار : المس روث الدر التي حاولت عبور المحيط الاطلنطي ولكنها أخفقت

لا شك أن الطيران يستدعي جرأة وإقداماً ولئن كان كل يوم يزيد من أمنه إلا أن عامل الخطر لم يزل منه بعد وخصوصاً في تلك الرحلات الطويلة التي يحلو للطيارين أن يقوموا بها. ولذا كان يظن أن النساء سيبتعدن عن الطيران جهد طاقتهن فاذا امتطين متن الجو فبصفة (راكبات) على الأكثر. ولكن (الجنس اللطيف) برهن في السنوات الأخيرة على أن أفراده لسن دون الرجال جرأة وشجاعة فأقدمن على الطيران ولم يقنعن بان يقمن برحلات جوية قصيرة بل أتت كثيرات منهن ضروباً من المجازفة في الطيران لا تقل عما أتاه مشاهير الطيارين من الرجال، فاذا ذكر واحد منهم قام برحلة جوية طويلة بمفرده ذكرت أيضاً واحدة بمثل هذه الرحلة أو بأكثر منها طولا ومشقة ومجازفة. وليس غرضنا هنا أن نخص الطائرات اللاتي رفعن رءوس بنات جنسهن

ولكنا نذكر منهن على سبيل المثال آمي جونسون التي طارت وحدها من انجلترا إلى أستراليا ودوقة بدفورد التي طارت من انجلترا الى الهند ثم من الأولى إلى أفريقية الجنوبية واللادي هيث التي طارت من مدينة الكاب إلى انجلترا ، والمس أميليا هارت التي عبرت المحيط الاطلنطي ، والمس روث الدر التى حاولت عبور هذا المحيط من الغرب إلى الشرق أسوة بلندبرغ والمسز بروس التى طارت من انجلترا إلى اليابان



المس امي جونسون الطائرة الانجليزية التى لا تزيد سنها عن ٢٢ سنة وقد طارت وحدها من انجلترا الى استراليا



الى اليسار :
المس اميليا ايرهارت التى كانت اول طائرة انثى عبرت المحيط الاطلنطي طائرة وكان ذلك بصحبة الطيار شتولز وقد عينت نائبة للمدير العام في شركة جوية بأمريكا



المسز بروس الطائرة الانجليزية المشهورة التى طارت من انجلترا الى اليابان بصحبة كلبها الامين



دوقة بدفورد التى قامت برحلتين جويتين خطيرتين احداهما من انجلترا الى الهند والثانية من انجلترا الى افريقية الجنوبية

## صفحة تاريخية تجب معرفتها

# أول البالونات والمناطيد

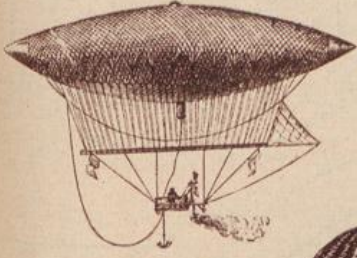
جدير بنا في هذا العدد من « كل شيء » الذي خصصناه للطيران ان نتحف القراء بصفحة تاريخية عن اول من انشأ البالونات، وعن الجهود التي بذلت في اختراعها حتى امكن تسييرها بالمحركات ثم تطور شكلها واصبح يطلق عليها اسم « المناطيد » . وقد استعنا في هذا المقال بملخص مفيد من كتاب « بسائط الطيران » للدكتور احمد عبد السلام بك الكرداني

أصل فكرة المنطاد من البالون . وكلاهما من الطائرات الخفيفة أي التي تعتمد في ارتفاعها في الجو على خفتها وتحتوي على غاز أخف من الهواء . وأول من فكر في اختراع البالون بل أول من فكر في الطيران هو ليوناردو دافنشي الايطالي الذي عاش في أواخر القرن الخامس عشر، وأوائل القرن السادس عشر . وكان مصوراً ، ورساماً ماهراً ومعمارياً رياضياً وفيلسوفاً سبق أهل زمانه في تفكيره وبحثه ، حتى ان كتاباته لم تقرأ بعناية إلا بعد موته بقرنين أو ثلاثة ولم تعرف قيمتها العلمية الا قريباً . وكانت الفكرة المستحوذة على عقله امكان الطيران متى نجح الانسان في تقليد الطيور في الرفرفة بأجنحة صناعية . وهذه الفكرة وجدت عند كثير قبله وبعده ، ولكنها لم تتملك عقيدة شخص كما تملكت دافنشي . والذي يميزه عن غيره انه بدأ يدرس المسألة بدقة وبطرق علمية . فوجه همته الى دراسة الهواء وخواصه ، والى تشريح الطيور وتعرف تركيب أجسامها ووظائف أعضائها وتحليل حركاتها في الهواء ـ كل ذلك بقصد استنتاج طريقة لعمل أجنحة يرفرف بها الانسان فيطير . وقد وضع رسوماً لذلك وبين كيفية اتصال الاجنحة بالجسم وكيفية تحريكها باليدين والرجلين. غير انه لم يوفق الى تحقيق غرضه ولو ان بحثه جدير بأن يطالع باهتمام . ومن العجيب انه اخترع المهبطة « الباراشوت Parachute » واكتشف فكرة البالون، ولكنه أهمل هذين الامرين لانغماسه في مسألته الرئيسية وهي الطيران بالاجنحة

ثم أتى بعد ليوناردو بقرنين عالم طبيعي رياضي إيطالي أيضاً اسمه فرنشسكو لانا، فدرس آراء سابقه ، وطبق عليها علمه ، ثم فكر في طريقة يتمكن الانسان بها من الصعود في الهواء لم يجربها ولكنه صورها بشكل قارب تربط فيه كرات رقيقة من النحاس ، مفرغة من الهواء، لتكون خفيفة فيدفعها الهواء الى أعلى ، فتحمل معها القارب وما به

مضى بعد ذلك قرن آخر ثم اكتشف غاز الهيدروجين ، وسرعان ما اقترح البعض انه لو ملئت آنية خفيفة بهذا الغاز فانها تعلو في الهواء

وفي ذلك الوقت ( سنة ١٧٨٢ ) ظهر أخوان فرنسيان ببالون بهر الناس بارتفاعه الى الجو . وقصة هذين الاخوين اللذين يدعيان « منجلفييه » انهما اثناء بحثهما استرعت انظارهما سحب السماء وشكلها



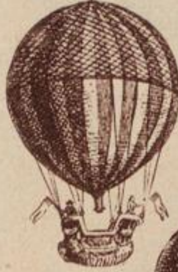
المنطاد الذي اخترعه جيفار



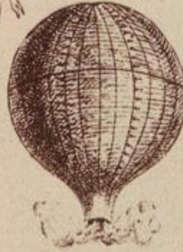
الى اليمين : أول بالون للاخوين مونجولفييه لنقل الركاب في نوفمبر سنة ١٧٨٣



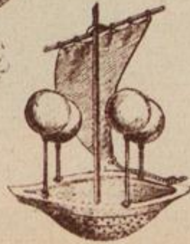
اول بالون مملوء بالغاز



الى اليسار : البالون الذي اخترع سنة ١٧٨٣ وهو مملوء بالهيدروجين



الى اليمين : البالون الذي اخترعه الاخوان مونجولفييه سنة ١٧٨٣



الى اليمين: القارب الطائر الذى اخترعه لانا ترزي سنة ١٦٧٠

الدخاني وجريها بين طبقات الهواء . وقيل بل أثرت فيهما رؤية الدخان المتصاعد من المداخن فبعثتهما على التفكير في امكان صعود ما امتلأ بمثل هذا الدخان . فبدأا يصنعان أكياساً من الورق ، ثم من القماش ، ويملآنها بالدخان الذي ينبعث بكثرة عند إحراق بعض المواد كالاقمشة . فوجدا بالفعل ان تلك الاكياس تعلو في الجو ، فظلا يزيدان في حجمها ، ويجربان هذا وذاك سنة كاملة قبل أن يخرجا للناس لاول مرة « البالون » الذي كان اعجوبة العصر . وذلك انهما اشعلا النار تحته فملآه بالدخان او بالاحرى بالهواء الساخن المتصاعد معه . ثم خليا سبيله فأدهش الناس بارتفاعه ، ثم نزل على بعد كيلو مترين من نقطة الابتداء . أما ارتفاعه فسببه خفة الهواء الساخن الذي يملأه ، وأما هبوطه بعد ذلك فلأن الهواء الذي كان يملأه أخذ يبرد وتزداد كثافته فلم يعد وزن الهواء المزاغ يربو على وزن البالون فهبط الى الارض

أعقب ذلك ظهور بالون آخر بقرب باريس صنعه الاستاذ شارل من الحرير وغطاه بطبقة من محلول المطاط حتى لا يتسرب مافيه من الايدروجين الى الجو وعرضه أمام جمع غفير من الناس فصعد حتى غاب عن الانظار

بعد ذلك عاد الاخوان الى الظهور ، وعرضا للناس بالونهما الهوائي في حضرة الملك والملكة وأصعدا معه ثلاثة ركاب : شاة ، وبطة ، وديكا . ولما عاد البالون الى الارض كان الديك في حالة اغماء عزاها البعض الى عظم الارتفاع ، وتفنن غيرهم ، فأكد ان الشاة داسته ، وأصر آخرون على أن البطة لا بد أن تكون عضته !

بدأ الناس يتطلعون بعد ذلك لرؤية ابن آدم يصعد في السماء ، وفكر المشتغلون بالامر في أن يوضع في البالون سجينان على أن يطلق سراحهما إن عادا سالمين ، ولكن هذه الفرصة أفلتت من أيدي السجينين بظهور متطوع لركوب البالون وهو المسيو بلاتر دي روزييه صعد في بالون من طراز منجلفييه سعته نحو ١٠٠٠٠٠ قدم مكعب أو نحو ٢٨٤٠ متراً مكعباً بعد ان ربط البالون بحبل طويل لتقييده وتحديد الارتفاع الذي يصل اليه، وكرر بلاتر صعوده مستصحباً معه آخر . وكان هذا الحادث فاتحة عصر جديد

ظهر بعد ذلك الاستاذ شارل مرة أخرى ببالونه الايدروجيني ، وقد أدخل عليه بعض التعديلات . فلتوزيع الضغط عليه غطاه بشبكة تتدلى أطرافها فتحمل طوقاً من الخشب شد اليه سبت أو سلة للركاب وركب في قمة غلاف البالون صماماً يحركه الراكب وهو في السبت بواسطة حبال فيسمح بذلك لبعض الغاز بالتسرب الى الهواء فيثقل البالون . هكذا هذبه الاستاذ شارل حتى قربه من الشكل الذي هو عليه الآن وصعد بواحد من هذا النوع في ديسمبر سنة ١٧٨٣ مع راكب آخر ، وظلا في الجو نحو أربع ساعات قطعا فيها نحو أربعين ميلا ثم أنزل الراكب واستأنف شارل الصعود حتى وصل الى علو اكبر

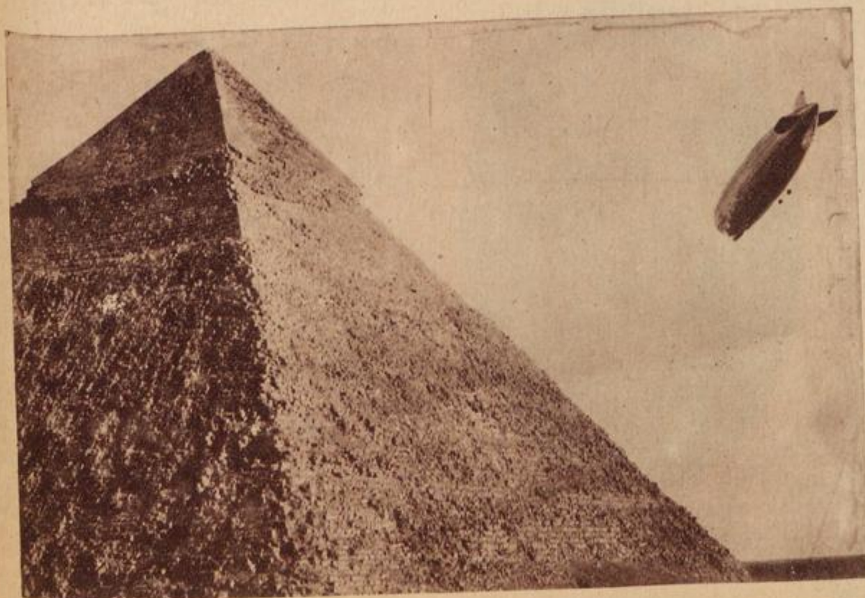
بعد هذا النجاح اتجهت الانظار الى عبور بحر المانش معتمدين على الرياح في قطع المسافة الافقية وأول من تم له هذا العبور بلانشار وكان معه اميركي يدعى جفري وقد كادا يهلكان من جراء هذه الرحلة . ثم دخل البالون في مرحلته الثانية بظهور العالم جفري الذي يرجع اليه الفضل في تسيير البالون . فانه أنشأ محركا بخاريا قوته نحو خمسة أحصنة ، وزنته نحو مائة رطل ووزنه بالمرجل وغيره من التوابع نحوه ٣٥٠ رطلا ثم انشأ بالونا جديداً مدببا وسعته ٨٨٠٠٠ قدم مكعب وضمنه تعديلات الاستاذ شارل . وطار به في سنة ١٨٥٢ بباريس مرة ظهر فيها ان البالون سهل القيادة في الريح العادية

وأراد شارل ان يواصل جهوده في صنع بالون بلغت تكاليفه نحو اربعين الف جنيه ولكن العمى حال دون تحقيق امنيته وسرعان ما عاجله الموت سنة ١٨٨٢

ولما ظهر المحرك ذو الاحتراق الداخلي في ذلك الوقت وجد فيه الباحثون طلبتهم لانهم كانوا يدركون ان النجاح الحقيقي للطائرات مقرون بنجاح الانسان في صنع محرك خفيف تكون نسبة ثقله الى القوة التي يولدها صغيرة . ولما ظهر هذا المحرك دخل البالون في مرحلته الثالثة التي استعين فيها على تسييره بالمحركات الخفيفة بعد أن تطور شكله ، وأطلق على هذا النوع الجديد لفظة «المنطاد» وأول نجاح حقيقي للمناطيد تم على يدي « سانتو دومو » البرازيلي بفرنسا ، والكونت زبلن الشهير بألمانيا . والى الاخير يرجع الفضل في نجاح المناطيد



الكونت زبلن مخترع المناطيد



## وصول زبلن

يعلم القراء ان المنطاد جراف زبلن حلق في جو القاهرة يوم الجمعة الماضي ونزل في مطار الماظة صباح السبت . وقد اخذت الصورة التي في اعلى في اثناء تموين المنطاد باربعمائة وخمسين جالوناً من بنزين فاكومي قبل قيامه الى فلسطين . والصورة التي الى اليسار تمثل المنطاد وهو يحلق في الجو بجوار اهرام الجيزة

# محطات الطيران

## نظامها واستعدادها فى الممالك المتمدنة

محطات الطيران أو الموانيء الهوائية هي أهم ما تحتاج اليه الطيارات في هبوطها وصعودها. وهي مكونة عادة من ارض ممهدة تحيطها ابنية الادارة العامة وموظفي الاقسام الفنية ومحطات التلغراف اللاسلكي التي تتلقى الرسائل والاخبار من الطيارات والارصاد وغير ذلك

والمطارات ثلاثة انواع، أحدها حربي، وثانيها مدني. وثالثها مشطور شطرين أحدهما خاص بالطيارات الحربية ولا يسمح للجمهور بدخوله. والآخر معد للملاحة الجوية التجارية. على أن الفرق بين الاثنين صغير. وقد تكلم صاحب كتاب «بسائط الطيران» عن نظام المطار بوجه عام فقال ما خلاصته:

للمطار مدير عام هو فيه الآمر الناهي وتحت اشرافه موظفون على انواع ثلاثة: مراقبون لادارة المطار بوجه عام. ومراقبون للملاحة الجوية. ومراقبون للمسائل الفنية الميكانيكية

فعلى موظفي القسم الاول تقع واجبات تنظيم المطار وادارته وتنفيذ اللوائح والقوانين المتعلقة بحركة المرور وبالجمارك وبالصحة وباجور النزول إلى المطار والمبيت فيه واستخدام عماله في بعض التصليحات

وعلى موظفي قسم الملاحة تقع واجبات مراقبة الطيران نفسه وتنفيذ قوانينه واصدار التعليمات الخاصة به إلى الطيارين وجمع التقارير الجوية من كل محطات الارصاد التي يستطيع جهاز المطار اللاسلكي أن يتخابر معها. ورصد تلك المعلومات على خرائط خاصة

وعلى موظفي الفن الميكانيكي تقع واجبات تنفيذ اللوائح والقوانين الخاصة بما يجب توافره من الشروط ومراقبة ما يجب حمله من الشهادات والرخص فيما يدخل إلى المطار وما يخرج منه من طائرات ومحركات. ولا بد أن يكونوا قادرين على امتحان هذه الطائرات والمحركات امتحاناً فنياً دقيقاً للتأكد من أمنها وصلاحيتها للطيران

والمطار الكبير المستعد المنتظم مساحته عادة ٩٠٠ × ٩٠٠ متر مربع أي حوالي ٢٠٠ فدان. وتراعى في اختيار موقعه أمور كثيرة: منها خلو الاماكن المجاورة له من معترضات عالية كالابنية والاشجار وغير ذلك. ومنها القرب من المواصلات العامة والسكك الحديدية والطرق الفسيحة والمدن الشهيرة والاسواق التجارية. ومنها انتظام الرياح الغالبة في المكان. ولا بد أن تكون أرضه ممهدة جافة جامدة في غير تشقق صيفاً وشتاء لا سيما عند الجزء المعد لنزول الطيارات وصعودها. ويكون مربعاً أو متطاولا في الاتجاه الذي يغلب فيه هبوب الريح. ويعلم هذا الجزء في وسطه بدائرة بيضاء كبيرة قطرها نحو ٣٠ متراً وعلى محيط هذه الدائرة تقريباً تثبت في الارض – في بعض المطارات كمطار كرويدن – كرات بلورية سميكة الجدر أعلاها في مستوى الارض. وتحتوي مصابيح كهربائية تنار بالليل وتلون بألوان تستخدم كاشارات للطيارين

وهناك شارات وعلامات نهارية ومنارات وفنارات وعلامات ليلية تتعلق بالملاحة الهوائية يرسلها موظفو المطار

وبالمطار حظائر متسعة تأوي اليها الطيارات اذا لم يكن هناك داع لطيرانها. وكذلك اذا أريد امتحانها أو شد أسلاكها أو تصليحها. ويلحق أيضاً بالمطار عادة مصنع لعمل التصليحات ولو الصغيرة منها للمحركات والطيارات التي تنزل بالمطار

ومطارات المناطيد كمطارات الطيارات الا في اختلافات بسيطة، منها ان بها آلات لتوليد الايدروجين وتنقيته وملء أكياس المناطيد به، ومنها ان الحظائر أكبر وأفسح حتى تسع ذلك الحجم العظيم للمناطيد وبها سيور طويلة مدلاة من السقف تحزم المنطاد وتربطه معلقاً ان فرغت أكياسه من الايدروجين



الشارع الموصل الى مطار ألماظه

# تقدم الطيران الشراعى

## كيف خلقت معاهدة فرساى الطيران الشراعى

لعل أكثر ضروب الطيران لفتاً للنظر هو الطيران الشراعي أي بطيارات لا تسير بقوة الموتورات كالطيارات العادية ولكنها تحلق في الجو مثل العصافير دون أن تلتمس قوة دافعة أو رافعة من غاز أو غيره

ويرجع الفضل في ابتكار هذا النوع من الطيارات وتقدمه إلى معاهدة فرساي وشدة ضغط الحلفاء فيها على المانيا فقد جاء في أحد بنود تلك المعاهدة أنه محرم على المانيا صنع طيارات تزيد قوتها على حد معين. وقد كان هذا التضييق دافعاً للالمان إلى البحث عن وسيلة للطيران دون أن تكون للطيارات قوة أصلا حتى يخلصوا من ذلك الشرط – أو بالاحرى كي يسخروا منه – ومن ثم نشأ الطيران الشراعي على أساس علمي صحيح وقد اشتهر من أبطاله الأوائل الشاب ليلينتال الذي لقي حتفه في هذا السبيل. وقد تقدم الطيران الشراعي بعد ذلك وأنشئت له طيارات على درجات مختلفة وصار له علم يدرس، ولكنه لسهولته أصبح كذلك نوعاً من الألعاب الرياضية يقبل عليه الشبان ولا تخلو جامعة ألمانية من جماعة أو (فرقة) تنتسب اليه وتباشره. ومن المانيا انتقل إلى البلاد الأخرى وبدأ ينتشر فيها ولكن الألمان لا يزالون المبرزين فيه. ومعاهدة فرساي لا تزال صاحبة الفضل عليه – وإن كان عن غير قصد

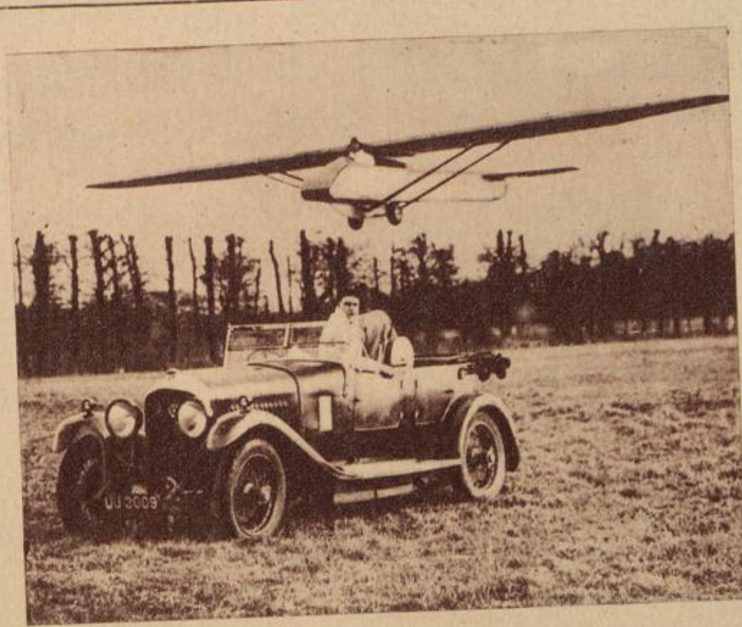
ومما يدل على المدى الذي وصل اليه الطيران الشراعي أن بطله في النمسا وهو الهركرونفلد طار بطيارة شراعية في انجلترا إلى ارتفاع أكثر من ميلين. وأن الألماني يوهانس نيرنج طار لمسافة ٢٨٢ ميلا ولكنه قطعها في دوائر ليستفيد من تيارات الهواء. فكان البعد الذي قطعه في الحقيقة هو ٤٤ ميلا. وإن طياراً ألمانياً آخر هو فرديناند شولز مكث ١٤ ساعة و ٧ دقائق وهو يحلق بطيارة شراعية

وهذا كله يدعو إلى الدهشة وقد يتساءل القارىء: أنى لشخص جالس في طيارة لا آلة لها أن يصل إلى ذلك الارتفاع أو تلك المسافة أو ذلك الصبر في الهواء؟

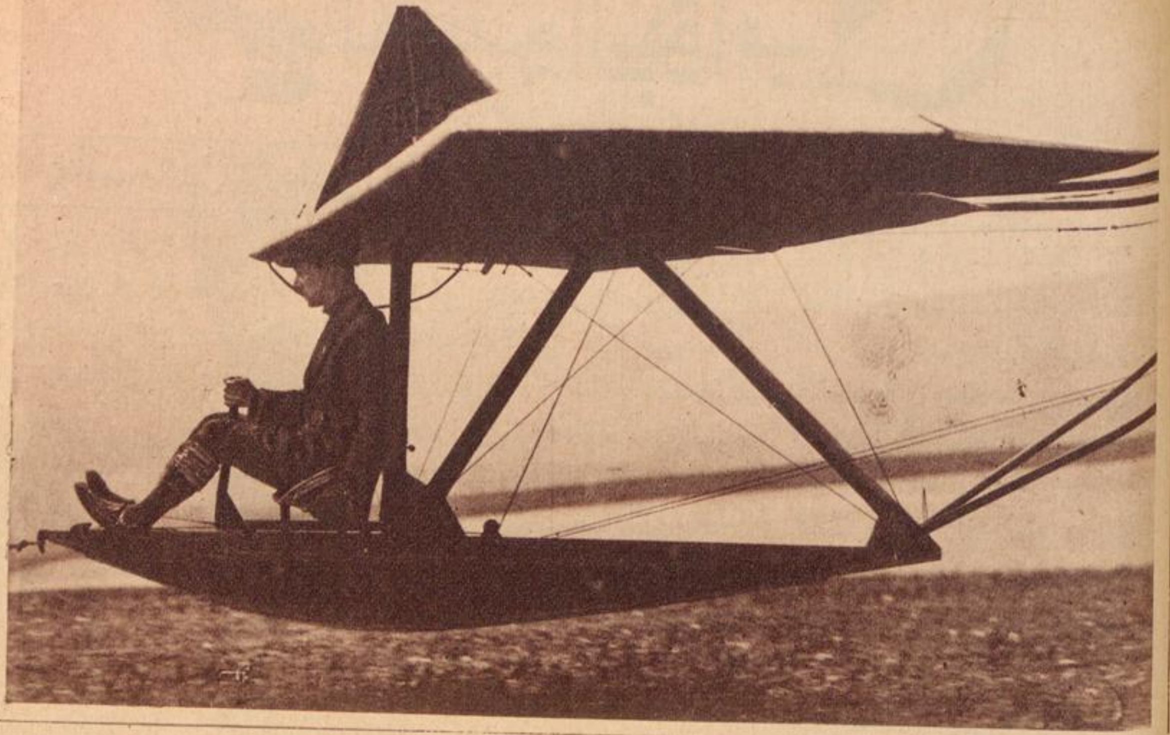
ولكن الطيران الشراعي هو كما ذكرنا آنفا قائم على نظرية علمية وهي نظرية تيارات الهواء. فنحن اذ لانرى الهواء لانكاد نتصور انه في حركة دائمة، والواقع انه كذلك وأن حركته تميل الى الصعود. والهواء اذا صدم بغتة جبلا أو تلا يصعد من جراء هذه الصدمة. وكانت هذه حقيقة علمية معروفة منذ زمن بعيد ولكن علماء الجو الالمان اكتشفوا حقيقة علمية اخرى لاتقل شأناً عنها وهي ان تيارات الهواء توجد بجوار السحب الكثيفة كما توجد بجوار الجبال والتلال. وعلى اساس هاتين الحقيقتين نشأ الطيران الشراعي.

وكما ان طير النورس يحلق في الجو عند شواطىء البحار وهو غير ناشر جناحيه ولا آت بحركة فكذلك الطيارة الشراعية قادرة بفضل التيارات الهوائية ان ترتفع في الجو وتقطع المسافات وهي ...يه من القوة الآلية

ويجب ان تكون الطيارة الشراعية ذات



طيارة شراعية ترتفع فى الجو بواسطة سحب سيارة



**طيارة بلا محرك**

تأسس في سوسكس ناد للطيران تابع لجمعية الطيران البريطانية وهذا النادي يقبل اعضاء من مختلف الاجناس . ونرى في هذه الصورة احد أعضاء هذا النادي وقد ركب طيارة شراعية تطير بلا محرك، وهذه الطيارة تسحبها طيارة أخرى في أول الامر ثم تتركها وهي في الجو

قوة مقاومة ضئيلة جدا لتتمكن من الاندفاع الى الأمام ، وان تكون ذات جناح واحد وان يكون جسمها دقيقا على شكل السيجار تقريبا وفي مقدمتها مكان صغير يجلس فيه الطيار وأن يكون جناحها طويلا جدا وضيقا وان يكون سميكا في وسطه

ولا يوجد كبير فرق بين طريقة القيادة للطيارة الشراعية والطيارة العادية الا ان بدء تحليق الأولى يحتاج الى جهد كبير فلابد من وجود اناس عديدين يطلق عليهم اسم ( الفرقة أو التيم Teum ) يجرونها على الارض أولا من حبل مدلى في مقدمتها ثم يجرون بها مسافة وبعد ذلك يمكنها الصعود والتحليق. ومتى علت في الجو امكن الطيار ان ينتفع بتيارات الهواء اذ تحمل الطيارة مسافات طويلة. وقد سارت طيارة شراعية مرة مسافة مائة ميل في مستوى واحد . وبديهي ان الانتفاع بتيارات الهواء يحتاج الى مهارة كبيرة فلا يستطيع الطيار المبتدىء أن يرتفع الى علو كبير ولكن يقدر على ذلك طيار مدرب

وقد يظن الانسان أول وهلة أن الطيران الشراعي أخطر من الطيران المعتاد ولكن الحقيقة غير ذلك فان الحوادث التي تحصل في الأول أقل كثيراً منها في الأخير . ويرجع بعض ذلك الى الدقة التي تتخذ في تدريب الافراد على الطيران الشراعي فان المبتدىء يركب طيارة من نوع بسيط فاذا تقدم أعطى طيارة أرقى ولا يسمح له بالارتفاع كثيرا الا بعد اتقان التعلم . ولكل من درجات التعليم هذه شهادة خاصة بها فاذا أتمها الطالب حاز شارة عليها اجنحة طيور وهذه الشارة هي الآن فخر طلبة الجامعات في المانيا

ومن مزايا الطيارة الشراعية ان ثمنها رخيص حتى يستطيع الاكثرون شراءها فهو يتراوح بين ١٥ و ٣٠ جنيها ، اما النوع الراقي منها الذي يمكن راكبه ان يبلغ ارتفاعا شاهقا في الجو فثمن الطيارة منه نحو ٣٥٠ جنيهاً

وعسى ألا تمضي مدة من الزمن حتى نرى الطيارات الشراعية في جونا يمتطيها شباننا الشجعان ثم لا يلبث الطيران الشراعي أن يكون رياضة عندنا كما هو الآن في المانيا وانجلترا والبلاد التي تعمد الى كل مستحدث نافع

# السؤال والجواب

## لجنة التأليف والنشر والترجمة

﴿س﴾ ما هي لجنة التأليف والنشر والترجمة وهل هي لجنة حكومية أو شركة مالية ؟ وهل تقبل طبع أي كتاب يقدم اليها وما هي شروطها التي تتفق عليها مع المؤلف أو المترجم ؟ ج . ح .

﴿ج﴾ لجنة التأليف والنشر والترجمة هي لجنة أهليـة كان أصلها جمعية صغيرة مؤلفة من بعض شبان مثقفين وقد رأوا استبداد المكاتب والناشرين بالعاملين في التأليف والترجمة فآلوا على أنفسهم نشر الكتب النافعة . وقد كبرت جمعيتهم ونجحت فاصبحت شركة ووزع رأس مالها على أسهم قيمة السهم أربعة جنيهات . وقد طبعت هذه اللجنة عدة كتب نافعة بين علمية وأدبية وتاريخية ، مؤلفة ومترجمة ، وكتبها رائجة وهي بالبداهة لا تقبل كل كتاب يقدم اليها بل تحيله على لجنة من اعضائها لتبحثه مرتين وتكتب تقريراً عنه ، فاما أن تقبل اللجنة طبع الكتاب وإما أن ترفضه . وإذا قبلت طبع كتاب على نفقتها فانها تعطي مؤلفه أو مترجمه أكبر جزء من الارباح الصافية بعد أن تبيعه وتخصم منه نفقات الطبع . وقد نشرنا مقالا مطولا عن هذه اللجنة في العدد ٢٨٣ من كل شيء

## صناعة الزجاج في مصر

﴿س﴾ زرت المعرض الزراعي الصناعي وشاهدت ضمن ما شاهدته صناعاً مصريين يصنعون الزجاج أمام زوار المعرض وكذلك رأيت زجاجاً مصرياً من نوع أرقى معروضاً في أحد المحال بسراي الصناعات . فما دامت صناعة الزجاج قد وجدت في مصر فلماذا لا تأخذ الحكومة بيدها ولماذا لا يقبل عليها الاغنياء لكي ينشئوا لها المصانع ، وهل التعريفة الجمركية الجديدة فيها رسوم عالية على الزجاج الوارد ؟ م . ف .

﴿ج﴾ صحيح انه كان في المعرض

الزراعي الصناعي محلان ضمن القسم المخصص للصناعات الصغيرة وكان فيهما عمال مصريون يصنعون الآنيـة الزجاجية أمام الزائرين غير أن الطريقة المتبعة في صنع الزجاج هي طريقة اولية بحتة لاتليق بالوقت الحاضر والاهم من ذلك ان المواد الخـام ليست هي المواد الخامة التي تستعمل عادة في صناعة الزجاج ولكن يؤتى – كما علمنا – بزجاج مكسور ومنه تصنع آنية زجاجيـة جديدة . وبديهي اننا لا ننشد قيام صناعة الزجاج في مصر على هذا الشكل . ويصح لنا أن نقول ان صناعة الزجاج لم تنشأ بعد في مصر على الرغم من توافر خاماتها وسهولة قيامها . ومن ثم لا معنى لفرض رسوم جمركية عالية على المصنوعات الزجاجيـة الواردة . .

## المصايف المصرية

﴿ س ﴾ ما هي المصايف المصرية التي يجوز لموظف متوسط الحال ان يمضي فيها أجازته مع عائلته في الصيف القادم وما هي النفقات التي يتكلفها بها في الشهر ؟

(خ . ك)

﴿ ج ﴾ نذكر لك ما نعرفه من المصايف المصرية وهي في الاسكندرية : الرمل بجميع محطاته . أبو قير . المندرة . سيدي بشر . المكس . ثم رأس البر . ثم بور سعيد . وبوغاز رشيد . وبرج البرلس . على ان من هـذه المصايف التي ذكرناها ما يفوق غيره راحـة لساكنه . وجميع مصايف الاسكندرية وكذلك رأس البر وبور سعيد قد جمعت كل اسباب الراحة وأسعار المعيشة فيهـا متوسطة ولا يمكننا تحديدها لاختلاف حالة كل شخص ولكنها على العموم تصلح من حيث النفقات للطبقة المتوسطة كما تصلح أيضاً للطبقة العليا حتى تغنيهم عن المصايف الاوروبية اذا شاءوا

# الطيران في خدمة البريد

لسنا نقصد هنا خدمة الطيران للبريد في نقله الرسائل من بلد الى آخر فهذا شيء أصبح الجميع يعرفونه والكثيرون يستفيدون منه اذ يرسلون الخطابات الى أوربا أو إلى العراق والهند بالطيارات مقابل رسم خاص يدفعونه فيوفرون بذلك كثيراً من الوقت. وفي داخل البلاد الاوروبية أيضاً أصبح البريد ينقل بالطيارات فيصل في وقت وجيز

ولكننا نقصد وجهة أخرى لخدمة الطيران للبريد وهي تقصير المسافة بين أوربا وأمريكا وتوفيره يوما على الأقل من المدة التي يقطعها الخطاب في الوصول من احدى القارتين إلى الأخرى. وقد كانت الطريقة المثلى ولاشك هي أن ينقل البريد بالطيارات طول المسافة وبذلك يقتصد أكثر الوقت حتى لا يتطلب نقل البريد أكثر من يومين أو يوم ونصف. ولكن هذا ليس في الامكان لان الطيران فوق المحيط الاطلنطي وإن كان قد كثرت رحلاته في السنوات الاخيرة لم يبلغ حد الانتظام حتى الآن

وانما يخدم الطيران البريد بين أوربا وأمريكا بان تحمل الباخرة طيارة فوق ظهرها فاذا صارت الباخرة الآتية من أوربا مثلا على بعد معين من نيويورك (أطلقت) الطيارة تحمل البريد فتصل إلى البر قبل الباخرة بمدة فيوزع البريد الفرنسي مثلا في نيويورك قبل موعده المعتاد — فيما لو نقل بالباخرة طول المسافة — بنحو اربع وعشرين ساعة. والحال كذلك أيضاً في البريد المرسل من أمريكا إلى أوربا فان الباخرة (تطلق) طيارتها قبل وصولها الى الميناء الفرنسي مثلا بمسافة محددة فيصل البريد ويوزع قبل .. عده المعتاد بيوم كامل




منظر في محطة الطيران في لا نسنج باميركا يوم ارسال البريد الجوي



الى اليمين: بعض العمال يفرزون الخطابات قبل ارسالها بالطيارات في اميركا

وكانت الباخرة التي بدأت باستخدام طيارة لهذا الغرض هي الباخرة الفرنسية (إيل دي فرانس) فانها في اغسطس سنة ١٩٢٨ حملت البريد الفرنسي الى اميركا ولما صارت على بعد ٤٥٠ ميلا من نيويورك غادرتها طيارتها المائية في الساعة الأولى بعد الظهر فهبطت في تلك الميناء الساعة الخامسة والدقيقة ١٥ وبذا أمكن توزيع البريد في الساعة السابعة والدقيقة ٣٠ مساء من نفس اليوم مع انه لو وصل بالباخرة حتى النهاية لوزع بعد ظهر اليوم التالي



سعداد طيارات البريد للطيران في مطار لانسنج باميركا

اذا تصادمت محبة الزوج لزوجته مع عهد عاهد الله عليه فأي الاثنين يختار وأي الندائين يلبي ؟ لقد يسهل الجواب على ذلك عند البعض وقد يظن البعض ان من الحماقة مواجهة الاثنين ، ولكنهم اذا علموا أي الظروف أحاطت بعهدي لله وأية قوة قاومت بها اليأس حتى تغلبت عليه بفضل الايمان الصادق ، إذن لأيقنوا ان مهمتي كانت شاقة عسيرة وان الاختيار بين الله والزوجة كان أشد محك للخلق وأصعب امتحان للضمير

لقد نشأت أنا وزوجتي في منطقة غابات وكان أهل كل منا من المزارعين ولم تتح لاحدنا فرصة لنيل قسط وافر من التعليم . وقد نمت المحبة بيننا على الرغم من تناقضنا في الشكل وفي بعض الطبائع والاخلاق فأنا طويل رفيع ولي شعر أشقر وعينان زرقاوان وهي على العكس من ذلك أقرب الى القصر مع الامتلاء ولها شعر أسود وخدان تشوبهما السمرة مع الاحمرار الوردي . وكان أبواي ممن يسميهم الناس « الطراز القديم » فقد نشأت وأنا أستمع الى الانجيل وأتلو الصلوات وأذهب مع والدي الى الكنيسة في أيام الآحاد وفي جميع المناسبات . وفوق ذلك علمني والدي بالقول والفعل الآية القائلة : « لأن تعطي أكثر بركة من ان تأخذ » . أما زوجتي فقد شبت على العكس مني في أسرة قليلة التدين لا تعبأ كثيراً برسوم الدين ولا يرتاد أفرادها الكنيسة

ولكنا على الرغم من هذا الخلاف الذي بيننا عشنا السنة الأولى من حياتنا الزوجية في هناء لا يتاح للكثيرين وقد ولد لنا ( سوني ) الذي ملأ البيت فرحاً وبهجة وكنت اخرج الى المزارع فأستغل ما وهبني الله من قوة جسدية وأعود الى البيت بما أناله من أجر وافر فأجد زوجة باسمة قد جهدت طول النهار مثلي ولكن في شؤون البيت وتربية الولد

## قصة كاملة

# نذر يوفى به

### قصة واقعية

جد وجاهد يحدوه الايمان بالله ولم يطرق قلبه اليأس حتى قبلت اول قصة وضعها ونال اجرا عليها كان هو وزوجته في اشد الحاجة اليه . ولكنه كان نذر لله نذراً وكانت زوجته اكثر منه حرصاً واقل تدينا ولذا اصبح في موقف حرج بين الله والزوجة او بين ضميره وعاطفته ولكن . . .

بيد أني كنت دائماً أشعر بحاجتي الى ارتشاف منهل العلم ومادمت قد فاتني التعليم الكافي في الصغر فقد أردت ان استعيض منه في الكبر ما أستطيع ان أبلغه ولذا التحقت بمدرسة للمراسلة وطلبت منها دروساً في الاعمال التجارية وهي تتضمن معارف كثيرة تفتح الذهن وتنير الخاطر. وأذكر أنني حين جاءتني الدروس الأولى بالبريد من تلك المدرسة لم أخف ابتهاجي بها على زوجتي وطلبت اليها ان تشاركني في استيعابها ولكنها دهشت لذلك وقالت : « أنا أدرس ! وما حاجتي الى الدرس ؟ بل ما حاجتك أنت اليه ؟ »

وقد أقبلت على الدراسة اقبالا وكنت أقضي شطراً من الليل في الدرس والحفظ على الرغم من تعبي وكدي النهار كله ولكن بعد سنوات من ذلك أصابتني حمى التيفود فأقعدتني عن العمل والدرس ثم نجوت من ذلك المرض ولكن بعد ان خلف لي شللا جزئياً في ساق وذراعي اليسرتين فلم أستطع الكد للرزق وصرت قعيد البيت عاطلا . ولكن هنا تجلى اخلاص زوجتي فانها صارت تلتمس العمل في كل ناحية وتجهد نفسها لتعولني دون تذمر أو شكوى . وقد أخرجت ( سوني ) من المدرسة وكان قد بلغ السنة الثانية عشرة من عمره وأصبح فتى يافعاً مفتول الساعدين كما كان أبوه من قبل ، وسرعان ما وجدت له عملا في المزارع وهكذا بقينا نعيش بما يجنيانه من رزق ولكن عيشة الكفاف

وكنت قد نلت قدراً وافراً من التعليم بواسطة المراسلة هذا مع كثرة اطلاعي في كتب الأدب ، ففي أحد الايام بينما أنا جالس وحدي الى النافذة انظر الى المزارع الممتدة والجبال التي تظللها من عل ، خطر لي موضوع قصة فحسبته لا يقل عن مواضيع القصص التي أقرأها في المجلات والصحف ، ولم تمض دقائق حتى كنت قد امسكت بالقلم يجري على القرطاس جرياً واذا بقصة قصيرة متماسكة الاطراف شائقة الموضوع . ثم اعدت كتابتها على الآلة الكاتبة وأرسلتها الى احدى الصحف وقعدت ارتقب الجواب ومعه الاجر

ولكن اتضح لي اني كأكثر الكتاب والادباء قد غاليت في تقدير كفاءتي فقد جاءني الجواب ولكن برفض القصة . غير انني لم اجزع ولم أيأس بل ثابرت على الكتابة ومكثت أرسل قصصي الى مختلف المجلات وأنا لا أقنط لرفضها ولا عجب في ذلك فقد كنت شديد الثقة بنفسي كما كنت قوي الايمان بالله تعالى وكنت لا أفتأ أقول ان الله لا ينساني في محنتي ولا بد ان أصير يوماً قصصياً معروفاً أعيش من قلمي عيشاً رغيداً وقد عاهدت الله سراً أن أعطي الفقراء والمساكين العشر من كل ما اربحه من الكتابة مهما كانت حاجتي الى الربح كله وبقيت ارتقب يوماً تقبل فيه احدى قصصي لأفي بالنذر . أما زوجتي فما علمت من كل ذلك شيئاً وانما كانت تنظر الى اهتمامي بالكتابة نظرتها الى شيء الهو به وأقتل به الوقت . فاذا أنبأتها اني اعتبر الكتابة مهنة وارتقب منها مالا وافراً تعجبت وتساءلت : « أو يدفع الناس مالا مقابل أوهام تخيل

لك ؟ » وكنت أحياناً أدعوها الى قراءة قصة أكتبها والى الجلوس والانصات بينما أتلوها عليها فكانت في النهاية تقول لي : « اني أراها قصة لا بأس » . وفيما عدا ذلك ما كنت اسمع منها كلمة تشجيع أو ألقى منها ذرة من التعضيد والمعونة

حتى جاء صباح يوم تبددت فيه الغيوم وكشفت ذكاء عن وجهها وبعثت الى العالم الارضي بضيائها ، واذا بساعي البريد يحمل خطاباً فحسبته أول وهلة مثل الخطابات التي طالما جاءتني بالرفض ولكنني ما لبثت ان علمت غير ذلك فقد تهلل وجه زوجتي إذ فضت غلافه ولم تخرج الخطاب من داخله ولكن اخرجت حوالة ( شيكا ) مرفقة به وصاحت قائلة : « مائة دولار يا إيبن » ولما قرأنا سوياً خطاب المجلة الذي ارفقت به هذه الحوالة قالت وهي لا تزال مدهوشاً !

— أصحيح إذن انهم يدفعون ثمناً للقصص ؟

— بالطبع يا عزيزتي وها هو الدليل على ذلك !

* * *

لما أمسكت مائة الدولار ورقا بيدي عددت منها تسعين فاعطيتها لزوجتي وقلت:

— هذه النقود ياعزيزتي لثيابك وثياب سوني ولغير ذلك مما تشائين

— وماذا تفعل بالباقي ؟ هل أنت في حاجة الى شيء فاشتريه لك به ؟

— كلا يا ماري بل هذه الريالات العشرة لله

— لله؟ وهل الله في حاجة الى نقودمنك؟

— أعني للفقراء وقد نذرت ان اعطيهم العشر من كل ما اربحه من قصصي

— وأنت ألست أيضاً من الفقراء والمساكين ؟ وانا وسوني ألسنا أيضاً من الفقراء والمساكين ؟

— بلى وقد نلنا نصيبنا وهو التسعون ريالا . .

— بل نصيبنا هو المائة الريال ولاحق لأحد في مالنا

وتلا ذلك جدل بيننا كاد يبلغ حد الخصام ثم وضعت ماري التسعين ريالا فوق المائدة أمامي بحركة عصبية ومضت الى المطبخ تعالج شؤون البيت . فلم يسعني الا ان اتركها حيث هي ودلفت الى خارج البيت فجلست أروح عن فكري واستلهم وحي ضميري فيما نشب من الخلاف بيني وبين زوجتي واذا بالعم جيم ويلسون يسير متكئا الى عكازه قاصدا المدينة فناديته وجاء يحيّ وهو يعتذر عن الجلوس اذ كان على عجلة وكنت دائما ارثى لحال هذا الشيخ فقد أغفل ابناؤه أمره وتركوه وحيدا يعاني البؤس والحاجة فطلبت اليه أن يزورني بعد أيام ثلاثة لامر فيه مصلحة له . وقد بدا عليه التعجب ولكنه وعدني بالمجيء

وفي مساء ذلك اليوم عاد سوني من عمله فمر بوالدته في غرفتها أولا كعادته وسمعت بينهما همسا طويلا ولما جاء الي سوني حياني ولم يزد ولاحظت انه يخفي شيئا وانه يريد أن يقول ما في نفسه ولكنه يخشى ايلامي . وصرنا بعد ذلك اذا جلسنا ثلاثتنا الى المائدة جلسنا سكوتا ثم قمنا سكوتا

وقد أبت ماري ان تقبض التسعين ريالا ورفضت انا ان امسها فبقيت كالمال المرصود، ثم اشتد بها الكدر فعادت الى الجدل معي وانتهت بان صارحتني بعزمها على ترك البيت وشيكا . وفي خلال ذلك كنت قد ارسلت العشرة الريالات الى محل للملابس المستعملة كنت اعرف صاحبه في تورونتو وطلبت ثيابا وحذاء للعم جيم ويلسون وقد جاءت في اليوم الثالث وجاء العم ويلسون على أثرها فلما أريتها له وأخبرته أنها لاجله لم يكد يصدق ناظريه وقال لي : « أصحيح أن هذه كلها لي أم انك تمزح ؟ » فلما وثق من أنها ثيابه ومتاعه انحدرت دمعتان من عينيه وتمتم بكلمات غير مفهومة لعله اراد أن تكون شكرا لي ثم حمل الثياب وانصرف

وكانت ماري في أثناء ذلك قد اعدت حقائبها ومتاع سوني استعداداً للرحيل عن البيت وانما كانت تنتظر الجواب على خطاب بعثت به الى ناحية اخرى لتبحث عن عمل فيها لسوني . ولما رأت العم جيم عندي وقفت عند الباب تتفرج وهي ساكتة لا تبدي ملامحها غضبا ولا رضى . ولكنها حين خرج العم جيم حاملا متاعه جاءت ماري الي باسمة على غير ما كنت ارتقب فقالت لي :

— الآن أوافقك على نذرك ولا ألومك عليه فاني ما رأيت في حياتي فرحاً كالفرح الذي صيرت فيه هذا الشيخ الفاني وهو خارج من لديك !

— حمداً لله يا ماري على انك فهمتيني أخيراً . لقد مضت علي لحظات كدت أضعف فيها وأضحى النذر في سبيل محبتك أما الآن فقد فزت بارضائك وارضاء ضميري معا

قال بعضهم :

**بريبه ماء زلال ومشروب حلال**

وقال آخر :

**تبرى العليل وتروى الغليل**

ولغيره :

**تصون معدتك وتحفظ صحتك**

ومن مآثر أحدهم :

**تساعد الهضم ولو تاكل عضم**

## الاعلان الجيد

هو ما يكون تحت يد الزبون دائماً

**اعلنوا عن بضائعكم ليشتريها الناس**

# فكاهه وادب

### العلم والجهل

الكونستابل : ما هي نمرة رخصتك . انت تجهل سياقة السيارات تماما . .

السائق : بالعكس ، فأنا عندي معلومات عن السياقة تملأ مجلداً ضخما . . !

الكونستابل : ولكن الذي تجهله عنها يملأ مستشفى واسعا . . . !!!

### حسن التخلص !

— أما زلت خاطبا لتلك الفتاة العابثة المتمردة . . ؟

— كلا . . .

— وكيف استطعت التخلص منها . . ؟

— بالزواج . . ! !

### تدريط لطيف

الراكب : كم تأخذ أجراً من المحطة الى باب اللوق . . ؟

العربجي : آخذ من الرجل المقتر خمسة قروش والرجل اللطيف سبعة ، والرجل الكريم عشرة فأيهم حضرتك . . . ! ؟

### الوحيدون . .

— هل يمكن للرجل ان يطلب للمرأة اقفال فمها . . ؟

— بالتأكيد . . يستطيع بعض الرجال ذلك . .

— ومن هم هؤلاء الرجال . . ؟

— أطباء الاسنان . . ! !

### قضاء وقدراً . .

— هل أنت سواق ماهر ، لا تصطدم بسيارات أخرى أثناء قيادتك ؟

— أوه في منتهى المهارة . . وقد دلت جميع التحريات التي اتخذت لحوادث التصادم الكثيرة التي وقعت فيها أنها كانت قضاء وقدراً . . ! !

### حل معقول

— لقد أنقذت حياتي من تحت عجلات الترام فيجب ان أعطيك نصف ريال

— شكراً جزيلا . .

— ولكن ليس معي غير ريال صحيح فهل عندك فكة . . ؟

— كلا . . . ولكن في استطاعتك ان تلقي بنفسك مرة أخرى تحت العجلات فأنقذك وآخذ ريالا . . . ! ! !

# ملاهي الاسبوع

## سينما جوزي بالاس مصر

ابتداء من الاثنين ١٣ ابريل سنة ١٩٣١

اخراج صوتي بديع

**الحالة مجربة**

يشترك بتمثيلها

دنيا بارلو - ويلي فريتش ليلي داجوفير

## سينما مترو بول مصر

حاليا

اجل واعظم فيلم افرنسي صوتي ومتكلم

**يوم الآخرة**

تاليف كاميل فلاماريون

الاربعاء القادم

فيلم كبير افرنسي متكلم

**الغادة المسترجلة**

تاليف شارل هانري هرش

اخراج مارجو دي جاستين

يشترك بتمثيلها جينا مانس وجبريل جابريو

## سينما محمد علي الاسكندرية

ابتداء من الاثنين ١٣ ابريل سنة ١٩٣١

دراما قوية فرنسية ناطقة

رواية

**الرأس المفقود**

يشترك في التمثيل

مارسيل روسية - هنري بوييه - هنري بوسك جان ماكس

## سينما جوزي بالاس اسكندرية

حاليا

**بوستر كيتون**

المضحك العظيم سيظهر

**في رواية رياضي من اجل الحب**

الاربعاء القادم

**الملجأ**

اخراج ليون ماتو

يشترك بتمثيلها اليس فليد - اندريه بورجير - جينا باريري بير الشبار

## سينما تريوميف شارع عماد الدين

**الاقنعة الثلاثة**

يشترك بتمثيلها جان تولوت

**الخيالي**

يشترك بتمثيلها شارل فانيل

**بدون نظام**

كوميديا هزلية

يقوم بتمثيلها لوريل وهاردي

## سينما جومون شارع عماد الدين

**الخبز الابيض**

يشترك بتمثيلها

ايفان بتروفيتش

وبيكتور اجيرسيل

## كليمان ادير : ابو الطيران

( بقية المنشور على صفحة ١٠ )

مركبة على سطح له ثلاث عجلات تسيرها على الارض ولسوء حظ المخترع كان الجو في يوم التجربة أسوأ ما يكون فقد كانت الرياح تهب قوية والعاصفة تنذر بالهجوم ولكن ادير لم يرض لنفسه ان يتراجع أمام اللجنة فركب طيارته في طريق سوي وقد ارتفعت به عن الارض قليلا بشكل لا يكاد يرى ولكن الذي أثبت ارتفاعها هو ان عجلاتها الثلاث بعد ان تركت علامة سيرها في الطريق انقطعت تلك العلامة لارتفاع العجلات ثم ظهرت ثانية بهبوط الطيارة

وقد كتبت اللجنة تقريرها وكان في مصلحة المخترع ولكن مع تحفظ كثير . وبعد ذلك ترك فريسينيه الوزارة فزال التعضيد الذي كان ادير يلقاه من السلطات الرسمية وانقطعت عنه معونتها المالية

واخيراً تولاه اليأس لعدم التقدير الذي لاقاه من مواطنيه فذهب يوماً الى معمله وجعل يحرق كل الاوراق والرسوم والمواد الخاصة بالطيران والتي كان يحرص عليها أشد الحرص، ولكنه لما اراد ان يحرق الطيارة ايضاً لم تطاوعه يداه وخارت قوته ولا تزال هذه الطيارة محفوظة في متحف الفنون والصنائع بباريس

وبعدئذ اهتمت اميركا بالطيران واخترع الأخوان رايت اول طيارة حديثة وسار الطيران بعد ذلك قدماً في سبيله ولكن لم ينس الناس فضل المبتدىء ، وقد انعم على ادير بوسام اللجيون دونير . ولما مات في سنة ١٩٢٥ اقيمت له جنازة لا تقام إلا للعظماء ثم اقيم له في بلدته نصب تذكاري كتبت عليه هذه الجملة :

« من هذا اليوم ومن هذا المكان بدأ عهد جديد في تاريخ العالم »

## طوابع بريد

### من السويد ونروج وبلاد الدنمارك

ارسل لي مئة أو الف طابع بريد من بلادك وأنا ارسل لك عدداً مساويا من أحسن طوابع بريد في السويد ونروج وبلاد الدنمارك . وأكون مسروراً ان اتمكن من مبادلة اوراق بريد اخري بيني وبينك وان ابادلك الرسائل

اريك كرويتزر
ERIK KREUTZER,
Birkerod,
Denmark.

---

لقد اصبح الاعلان الآن وسيلة لاغنى عنها في توطيد العلائق بين المنتج والمستهلك وهذا الاخير يقرأ هذه الاعلانات باهتمام لانها ترشده الى آخر ما وصلت اليه المصنوعات من نجاح وتقدم يرجعان بالطبع الى جودتها ورضاء الجمهور عنها

وان هذه المجلة تراعي في نشر اعلاناتها ان تكون للمتاجر التي يمكن الوثوق والاعتماد عليها. وفي امكان القراء ان يخابروا أصحاب هذه المتاجر وهم مطمئنون — عن كل ما يرغبون في شرائه من حاجياتهم المعيشية

---

### ايها التجار

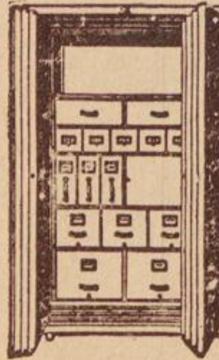
لا تنسوا ان الزبائن تجهل أحسن ما امتزتم به من البضائع

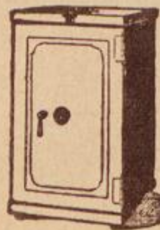
---



### اذا فقدت سجلات وملفات أي عمل

فان هذا العمل مقضي عليه لا محالة





ان اكبر الخسائر التي تسببها النيران هي بلا شك احتراق السجلات والتقريرات المختلفة لان الاثاثات على العموم يمكن التأمين عليها أما سجلاتك وتقريراتك اذا فقدت فمن المحال أن تبدأ أعمالك وحتى اذا بدأتها لا يمكنك أن تستمر فيها

وكثيراً ما عقد رجال الاعمال والمديرون اجتماعات فوق انقاض المحال التي ذهبت ضحية النيران محاولين أن يتمكنوا من معرفة الحد الذي وصلت اليه خسائر الحريق فيما يخص سجلات وتقريرات الاعمال المختلفة . لا تجعل ذلك يحدث لك قطعيا لخزانة واحدة من خزائن ( أولستيل ) الفولاذية هي احسن وآمن مكان لحفظ التقريرات التي هي عصب كل عمل من الاعمال

المتعهدون لوحيدون : شركة ستندارد استيشينري
القاهرة : ٢٧ شارع المناخ — ص ب : ٨٨٤
الاسكندرية : ٦ شارع البورصة القديمة

**GF Allsteel**
**SAFES**

## اعلنوا عن بضائعكم ليشتريها النـاس



الممثلة الجميلة ماريون ديفيس فى ملابس الطيران (مترو جولدوين ماير)

(كل شيء) مجلة اسبوعية جامعة تصدر عن دار الهلال (اميل وشكري زيدان) — الاشتراك في مصر ٥٠ قرشاً وفي الخارج ١٠٠ قرش . عنوان المكاتبة : كل شيء ، بوستة قصر الدوبارة مصر ، تليفون نمرة ٧٨ و ١٦٦٧ ب . الادارة بشارع الامير قدادار أمام نمرة ٤ شارع كبري قصر النيل